

جامعـة اليرمـــوك

عمادة البحث العلمي والدراسات العليا

قسم القانون الخاص

القانون التجاري

الضمانات و التدابير القانونية لحماية الدائنين بموجب اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعداتها

دراسة تطبيقية في النظام القانوني الأردني

Security Interests and Remedies protecting Creditors under the Cape Town Convention & its Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment

An Applied Study in the Jordanian Legal System

إعداد

إيهـــاب محمـــد أبو العرجـــــه

إشراف

الدكتور محمـــــد حســـين بشـايره

أعدت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون التجاري

قسم القانون الخاص /كلية القانون

جامعـــــــــة اليرموك

2014

صفحة لجنة المناقشة

الضمانات و التدابير القانونية لحماية الدائنين

بموجب اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعداتها

دراسة تطبيقية في النظام القانوني الأردني

Security Interests and Remedies protecting Creditors under the Cape Town Convention & its Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment

An Applied Study in the Jordanian Legal System

إعداد

إيهاب محمد أبو العرجه

قدمت هذه الرسالة استكمالاً لمتطلبات الحصول على درجة الماجستير في القانون التجاري في جامعة اليرموك، الأردن، ٢٠١٤

وافق عليها:

الدكتور محمد حسين بشايره .... رئيساً

أستاذ مشارك في القانون التجاري – جامعة اليرموك

الدكتور علاءالدين عبدالله الخصاونة .... عضواً

أستاذ مشارك في القانون المدني – جامعة اليرموك

الدكتور معتصم أحمد القضاة .... عضواً

أستاذ مساعد في القانون التجاري– جامعة الهاشمية

تاريخ تقديم الأطروحة ٢٠١٤/١٠/٢٣

الإهـــــــــداء

إلى عائلتي وأساتذتي وزملائي الكرام .... وإلى كل من جاءت هذه الرسالة بين يديه ساعياً لكسب الفائدة العلمية من أجل تحقيق الإفادة .... أهديكم ثمرة هذا الجهد المتواضع

الباحث

شكر وتقديـــــــــــر

أتقدم بجزيل الشكر والتقدير إلى الأستاذ الدكتور محمد بشايره الذي أشرف على رسالتي ولم يبخل علي بوقته وجهده من خلال تقديم العون والنصيحة، وكان لإرشاداته الأثر القيّم في خروج هذه الرسالة بالشكل الذي هي عليه.

الباحث

قائمة المحتويات

الملخـــــــص

أبو العرجـه، إيهــاب محمد. الضمانات والتدابير القانونية لحماية الدائنين بموجب اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعداتها "دراسة تطبيقية في النظام القانوني الأردني". رسالة ماجستير بجامعة اليرموك. 2014 (المشرف: الدكتور محمد حسين بشايره).

تبحث هذه الدراسة في الضمانات الدولية المتاحة على الطائرات أو إحدى معداتها بموجب الاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة لسنة 2001 (اتفاقية كيب تاون) والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات (بروتوكول الطائرات) - الذين صادقت عليهما المملكة الأردنية الهاشمية عام 2007، ودخلا حيز النفاذ فيها عام 2010-، إضافة إلى التدابير القانونية المقررة حمايةً للدائنين بموجب الاتفاقية والبروتوكول في حالات إخلال مدينهم بالتزاماته أو عند إعساره. يترتب على أحكام الاتفاقية والبروتوكول تعديل أحكام القانون الأردني ذات العلاقة أو التكامل معها في الحالات التي تركتها الاتفاقية لينظمها القانون الواجب التطبيق حسب قواعد تنازع القوانين. يتضح ذلك من خلال دراسة أنواع العقود المنشئة للضمانات بموجب الاتفاقية والبروتوكول (عقود الضمان والعقود التي تشترط الاحتفاظ بملكية المبيع وعقود الإيجار وعقود البيع)، وبيان ما يقابلها من أحكام تنظم هذه العقود وفقاً للتشريعات الأردنية. تركز هذه الدراسة على الإعلانات التي قدمتها المملكة عند تصديقها على الاتفاقية والبروتوكول والأحكام التي قد تستحدث مفاهيم وقواعد غير معروفة في النظام القانوني الأردني، والتي قد يكون من آثارها تفضيل أصحاب الضمانات الدولية المسجلة على الدائنين المحليين. في ضوء ذلك تنتهي الدراسة بتوصيات بهذا الشأن.

الكلمات المفتاحية: ضمانات دولية، تدابير قانونية، طائرات، اتفاقية كيب تاون ، معدات منقولة، بروتوكول الطائرات، دائن، المملكة الأردنية الهاشمية

Summary

Arja, Ihab Mohammed. Security Interests and Remedies protecting Creditors under the Cape Town Convention & its Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment “An Applied Study in the Jordanian Legal System”. LL.M, Yarmouk University, 2014. (Supervised by: Dr. Mohammed H. Bashayreh)

This thesis addresses the International Interests in aircraft and its equipments in accordance with the Convention on International Interests in Mobile Equipment 2001 (the “Cape Town Convention”) and its Protocol on Matters Specific to Aircraft Equipment (the “Aircraft Protocol”), both ratified by the Hashemite Kingdom of Jordan in 2007 and entered into force therein in 2010, in addition to the legal remedies stipulated for protection of the secured creditors in the event of default or insolvency of the debtor. This is an applied study in the light of the Jordanian legal regime that highlights amendments made to the related Jordanian legislations and cases in which Jordanian law supplements the Convention where designates the applicable law in accordance with the rules of conflict of laws. The thesis studies the concept of the international interest under the Convention and the Protocol, explainingtypes of contracts creating international interests (Security, Title Retention, Leasing and Sale contracts), and discuss the corresponding provisions within the Jordanian legislations regulating such contracts. This study focuses on the declarations made by the Kingdom at the time of ratification of the Convention and the Protocol, and the provisions that develop concepts and rules unknown within the Jordanian legal system which may result priority of holders of registered international interests over the

local creditors. In the light of the above, the thesis concludes with recommendations in this regard.

Keywords: International Interests, Remedies, Aircraft, Cape Town Convention, Mobile Equipment, Aircraft Protocol, Creditor, the Hashemite Kingdom of Jordan

مقدمـــــــــة

تقوم الضمانات القانونية بدور هام في تشجيع الائتمان وتنشيط عمليات التمويل، فمن النادر عملاً وجود من يقبل بأن يمنح الغير ما يحتاج إليه من مال بغير ضمانٍ كافٍ يؤمنه من خطر إعسار المدين أو إخلاله بالتزاماته، ويضمن له الوفاء بحقه كاملاً. وقد أدت العوامل الاقتصادية إلى تطور الضمانات وتنوعها، فبطبيعة الحال ليس كل الدائنين لديهم الحاجة إلى الضمانات ذاتها، وأيضاً ليس كل المدينين يستطيعون تقديم الضمانات نفسها.

مما يؤكد هذه الحقيقة حالة عمليات تمويل وبيع وتأجير الطائرات، فهي من العمليات ذات القيمة المالية الكبيرة بطبيعتها، نظراً إلى القيمة المالية الكبيرة للطائرة، مما يفرض على أطراف عقود بيع أو تمويل الطائرات التعامل بضمانات دولية كبيرة، من ناحية؛ ويسعى الدائنون (موردو الطائرات أو ممولو مشتريها)، من ناحية ثانية، للحصول على ضمانات لحماية مصالحهم.

لكن هذه الضمانات تبقى عرضة لمخاطر عدم الاعتراف بها أو عدم إعطاء أصحابها حق التقدم في القوانين الوطنية نظراً للطابع الدولي لتمويل الطائرات والطبيعة المنقولة المتحركة للطائرة نفسها. فمنهجية تنازع القوانين لا تحقق الحماية اللازمة لتوقعات الدائنين الأطراف في عمليات التمويل هذه، وذلك لأن محل ضمانات الدائنين في هذه العمليات هو أموال منقولة، وأن الحقوق العينية وقواعد الأولوية المرتبطة بها غالباً ما تخضع لقواعد آمرة في ظل الأنظمة القانونية المختلفة تنتفي معها فكرة القانون المختار من قبل الأطراف.[1]

من هنا ظهرت فكرة إنشاء إطار قانوني موحد للضمانات الدولية على المعدات المنقولة (ومنها الطائرات ومعداتها). وتكللت هذه الفكرة بإبرام "اتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة لسنة 2001" (**"اتفاقية كيب تاون"**)[2] بتاريخ 16 تشرين ثاني عام 2001، في ختام مؤتمر دبلوماسي تم عقده في مدينة كيب تاون في جنوب إفريقيا (ويشار لها في هذه الرسالة ب **" الاتفاقية"**)

---

[1] على سبيل المثال تقضي بعض القوانين الوطنية بتطبيق قانون مكان وجود المال وقت إنشاء الحق العيني، وتأخذ بعض القوانين بفكرة التنازع المتحرك للقوانين بحيث يخضع الحق العيني لقانون مكان وجود المال عند رفع الدعوى. وبالتالي لا يضمن الدائن المرتهن مثلاً هل سيتم الاعتراف بالرهن أم لا وما هي الأولوية الممنوحة له في ترتيب الدائنين، وذلك بسبب عدم التيقن من القانون الواجب التطبيق عندما يطلب مثلاً الحجز على الطائرة في المكان الموجودة فيه وقت رفع الدعوى.

[2] اتفاقية كيب تاون بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة لسنة 2001، المنشورة على الصفحة (4474) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4835) بتاريخ 2007/7/1.

و"البروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعداتها" **(" بروتوكول الطائرات")** [1] (ويشار إليه في هذه الرسالة ب **" البروتوكول")**. ودخل كلٌ من الاتفاقية والبروتوكول حيز النفاذ في الأول من آذار من عام 2006.[2] وصادقت أو انضمت أكثر من ستين دولة على الاتفاقية، منها أربعٌ وخمسون دولة صادقت أو انضمت على البروتوكول لغاية اليوم.[3]

وتأتي اتفاقية كيب تاون والبروتوكولات الملحقة بها لتحقيق أهداف خمسة رئيسة، وهي[4]:

1. تسهيل تملك وتمويل المعدات المنقولة ذات القيمة الاقتصادية الكبيرة عن طريق إنشاء ضمانات دولية معترف بها في الدول المتعاقدة.
2. توفير مجموعة تدابير للدائنين في حالات إخلال المدين بإلتزاماته أو إعساره، بالإضافة إلى تدابير مؤقتة مستعجَلة إلى حين الفصل النهائي في موضوع النزاع.
3. إنشاء نظام تسجيل دولي الكتروني لتسجيل الضمانات الدولية للديون، يتيح للغير العلم بهذا التسجيل، ويُمكِن الدائن من المحافظة على أولويته في استيفاء دينه في مواجهة الدائنين أصحاب الضمانات المسجلة لاحقاً، وأيضاً في مواجهة أصحاب الديون غير المسجلة ووكيل التفليسة والمدين.
4. ضمان تلبية الاحتياجات الخاصة لقطاع الصناعة المعني من خلال البروتوكول ذي العلاقة.
5. منح ثقة أكبر للدائنين من خلال وسائل منح الائتمان، وتعزيز التصنيف الائتماني لمستحقات المعدات، وخفض تكاليف الإقتراض لما فيه مصلحة لجميع الأطراف.

وتجدر الإشارة إلى أن الاتفاقية وبروتوكول الطائرات يعالجان بعض الموضوعات التي تمت معالجتها سابقاً في اتفاقيات دولية أخرى،[5] ونظراً لقصور هذه الاتفاقيات في معالجة بعض المسائل التطبيقية أو القانونية المتعلقة بها وثبوت ذلك بالتطبيق العملي، فقد تولت اتفاقية كيب

---

[1] بروتوكول كيب تاون بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات، المنشور على الصفحة (4504) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4835) بتاريخ 2007/7/1.

[2] **Aviation Working Group (AWG)**: Practitioners' Guide to the Cape Town Convention and the Aircraft protocol "**Practitioner's Guide**", November - 2012, P (6)

[3] UNIDROIT's Official Website as updated on 1st/September/2014, (www.unidroit.org).

[4] **Goode, Sir Roy**: The "**Official Commentary**" on Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters specific to Aircraft Equipment, 3rd Edition, UNIDROIT, Rome, 2013, P (6).

[5] هذه الاتفاقيات الأخرى هي: **اتفاقية الأمم المتحدة بشأن إحالة المستحقات في التجارة الدولية** (لم تدخل حيز النفاذ لغاية تاريخه)؛ **اتفاقية المنظمة الدولية لتوحيد القانون الخاص بشأن التأجير التمويلي الدولي** (أوتاوا 1988)؛ **الاتفاقية بشأن الاعتراف الدولي بالحقوق على الطائرات** "اتفاقية جنيف" (1948)؛ **اتفاقية توحيد بعض القواعد المتعلقة بالحجز التحفظي على الطائرات** "اتفاقية روما" (1933).

تاون وبروتوكول الطائرات مهمة معالجة المسائل التي عجزت تلك الاتفاقيات الدولية عن معالجتها، أو التي ثبت عدم فعالية أحكامها في التطبيق العملي، أو التي لم تغطها أحكام تلك الاتفاقيات أصلاً. وتعطى أحكام كلٍ من اتفاقية وبروتوكول كيب تاون السيادة في التطبيق على أحكام الاتفاقيات الدولية الأخرى فيما يتعلق بالمسائل الواقعة ضمن نطاق تطبيقهما.

- **علاقة اتفاقية كيب تاون بالبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعداتها**

على الرغم من أن أحكام الاتفاقية تطبق بشكل متساوٍ على فئات المعدات المنقولة التي تندرج ضمن نطاق تطبيقها، سواء ما تعلق بالطائرات أو القطارات أو غيرها، إلا أن أحكام الاتفاقية لا تدخل حيز النفاذ فيما يخص أي فئة من هذه الفئات إلا بدخول البروتوكول المختص بالمعدات ذات العلاقة حيز النفاذ.[6] وتسري أحكام الاتفاقية على هذه الفئة من المعدات المنقولة مع مراعاة أحكام البروتوكول الخاص بها، حيث إنه في حالة تعارض أحكام الاتفاقية والبروتوكول، تكون أحكام البروتوكول واجبة التطبيق، حيث تنص المادة (6) من الاتفاقية في **"العلاقة بين الاتفاقية والبروتوكول"** على أن (***1. تُقرأ وتُفسر هذه الاتفاقية والبروتوكول كوثيقة واحدة. 2. في حالة وجود اختلاف بين هذه الاتفاقية والبروتوكول، يسود ما ينص عليه البروتوكول***).

كما تنص المادة (2) من بروتوكول الطائرات فيما يخص **"تطبيق الاتفاقية فيما يتعلق بمعدات الطائرات"** على أن (***1. تُطبَق الاتفاقية فيما يتعلق بمعدات الطائرات على النحو الذي تنص عليه أحكام هذا البروتوكول. 2. تُعرَف الاتفاقية وهذا البروتوكول باسم الاتفاقية بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة حسب تطبيقها على معدات الطائرات***).

ويمتاز هذا النهج ثنائي-الأداة بالعديد من المميزات، فهو يوجِد مجموعة من القواعد الموحدة في ظل أحكام الاتفاقية والتي لا تتعلق باعتبارات خاصة بنوع معين من المعدات المنقولة بدلاً من إبرام اتفاقية منفصلة تختص بكل نوع من أنواع هذه المعدات المنقولة، وهذا يؤدي إلى تجنب

[6] نصت المادة (49) من الاتفاقية على أن: (***1. يسري مفعول هذه الاتفاقية اعتباراً من اليوم الأول من الشهر الذي يلي انقضاء ثلاثة أشهر على تاريخ ايداع وثيقة التصديق او القبول او الموافقة أو الانضمام الثالثة، ولكن فقط فيما يتعلق بأي فئة من المعدات التي ينطبق عليها أحد البروتوكولات: (أ) ابتداء من سريان ذلك البروتوكول، و (ب) مع مراعاة أحكام ذلك البروتوكول، و (ج) فيما بين الدول الأطراف في هذه الاتفاقية وذلك البروتوكول. 2. بالنسبة للدول الأخرى، يسري مفعول هذه الاتفاقية في اليوم الأول من الشهر الذي يلي انقضاء ثلاثة أشهر بعد تاريخ إيداع وثيقة تصديقها عليها أو قبولها لها أو موافقتها عليها أو انضمامها إليها، ولكن فقط فيما يتعلق بأي فئة من المعدات التي ينطبق عليها أحد البروتوكولات ومع مراعاة شروط الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) من الفقرة السابقة، بالنسبة إلى ذلك البروتوكول***).

الازدواجية والتعارض بين أحكام مثل هذه الاتفاقيات، ويسمح بوجود تفسير موحد لمثل هذه الأحكام بغض النظر عن نوع المعدات المنقولة ذات الصلة. كما أن هذا النهج يُجنِب إغراق نصوص الاتفاقية في تفصيلات قواعد جميع المعدات المنقولة الواقعة ضمن نطاق تطبيقها، ويوفر مرونة في تعديل أحكام الاتفاقية بالبروتوكول بما يلائم كل نوع من المعدات المنقولة.[٦]

مشكلـــة الدراســـــة

تتمثل مشكلة الدراسة في تحديد العلاقة بين الامتيازات الممنوحة للدائن صاحب الدين المضمون بموجب الضمانات الدولية المسجلة بموجب الاتفاقية وبروتوكول الطائرات والتأمينات وحقوق الامتياز التي يمنحها المشرع الأردني للدائن لتخويله أسبقية اقتضاء دينه - سواء كان امتيازاً عاماً أم خاصاً - وبيان أولوية كل منها بالتطبيق.

وفي ظل حداثة الاتفاقية والبروتوكول فإنه يلزم لمعالجة مشكلة الدراسة قيد البحث الإجابة عن عدة تساؤلات أهمها:

- ما هو نطاق تطبيق كلٍ من أحكام الاتفاقية والبروتوكول وأحكام التشريعات الأردنية ذات العلاقة؟
- إلى أي مدى تؤثر الضمانات التي نصت عليها الاتفاقية والتدابير التي يكفلها البروتوكول في مراتب الدائنين المحميين في القانون الأردني؟
- هل سيؤدي تطبيق الاتفاقية والبروتوكول في الأردن إلى الخروج على بعض الأحكام الخاصة بالتنفيذ والحجز وأولوية الدائنين، إضافة إلى أحكام إفلاس التجار وتصفية الشركات؟
- هل هناك حاجة فعلية لتعديل أحكام التشريعات الأردنية ذات العلاقة لتمكين تطبيق نصوص الاتفاقية والبروتوكول دون تعارُض، أم أن الإعلانات المتعلقة بالاتفاقية والبروتوكول التي أودعتها المملكة الأردنية الهاشمية لدى جهة الايداع الرسمية كافية لتحقيق هذه المواءمة بينهما؟
- هل تُغير أحكام الاتفاقية والبروتوكول من مستوى الموازنة بين مصلحة الدائن والمدين في القانون الأردني بحيث تغلب مصلحة الدائن؟

[٦] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (7)

أهداف الدراســــــــــة

تهدف هذه الدراسة بشكل أساسي إلى:

1. بيان المفهوم القانوني للضمانات الدولية (التأمينات والتوثيقات) المتعلقة بالطائرات موضوع الاتفاقية والبروتوكول، وآلية إنشائها، ونظام التسجيل الدولي لهذه الضمانات.
2. توضيح الامتيازات الممنوحة للدائن المضمون بالمقارنة مع الدائنين غير المضمونين.
3. تحديد التدابير الأصلية والإضافية والمؤقتة المتاحة ومتطلبات ممارستها من قبل الدائن المضمون بموجب الاتفاقية والبروتوكول في حال إخلال المدين بالتزاماته المتفق عليها مع الدائن بموجب العقد المبرم بينهما، أو في حال إعساره، وبيان مدى توافق أو تعارض أحكام التشريعات الاردنية ذات العلاقة مع هذه التدابير وأثر الإعلانات التي أودعتها المملكة بخصوص مدى تطبيق بعض احكام الاتفاقية والبروتوكول.
4. تحديد الاختصاص القضائي في نظر الدعاوى المقامة فيما يتعلق بالاتفاقية والبروتوكول والحكم بأي من التدابير المتاحة حسب أحكامهما.
6. الخروج بالتوصيات اللازمة في ضوء النتائج التي سيتم التوصل إليها من خلال الدراسة.

أهمية الدراســــــــة

صادقت المملكة الأردنية الهاشمية على كل من الاتفاقية والبروتوكول عام 2007، ودخلا حيز النفاذ فيها عام 2010[1]. من هنا تتجلى أهمية هذه الدراسة في أنها تُعالج اتفاقيةً وبروتوكولاً صادقت عليهما المملكة الأردنية الهاشمية ودخلا حيز النفاذ فيها حديثاً ، مما يرتب آثاراً على الدائن الآخر غير المضمون، بما في ذلك الدائن الوطني (الأردني). كما أن بعض النظم الخاصة بتدابير حماية الدائن المنصوص عليها في الاتفاقية والبروتوكول غير معروفة مسبقاً في القانون الأردني.

ومن المأمول أن تكون هذه الدراسة مفيدة للباحثين القانونيين وأيضاً للتجار والناقلين والمشغلين الجويين وممموليهم المحليين.

[1] تم إيداع وثيقة المصادقة على الاتفاقية والبروتوكول بتاريخ 2010/9/21 استناداً إلى كتاب دولة رئيس الوزراء رقم 9133/1/11/23 تاريخ 2007/5/15 المتضمن صدور الإرادة الملكية السامية بالموافقة على الاتفاقية والبروتوكول، ولم يصدر لغاية تاريخه قانون خاص بالتصديق على الاتفاقية والبروتوكول.

فرضيات الدراســـــــة

- أن الامتيازات الممنوحة للدائن بموجب الضمانات الدولية المسجلة وفقاً للاتفاقية والبروتوكول تخوله أولوية استيفاء دينه على الدائن صاحب التأمين العيني أو حق الامتياز الذي يمنحه له المشرع الأردني.
- إن تطبيق أحكام كلٍ من الاتفاقية والبروتوكول في الأردن سيؤدي - في بعض المسائل - إلى الخروج على بعض الأحكام الخاصة بالتنفيذ والحجز وأولوية الدائنين في التشريع الوطني، وأيضاً أحكام إفلاس التجار وتصفية الشركات.

الدراسات السابقة ذات الصلة

يظهر في الدراسات السابقة – وهي في حدود اطلاع الباحث جميعها دراسات أجنبية ليست عربية – أنها ركزت اهتمامها على التعريف بأحكام كلٍ من الاتفاقية والبروتوكول وتفسير أحكامهما.

وأهم هذه الدراسات السابقة:

1. دراسة Sandeep Gopalan، 2003، بعنوان (Securing Mobile Assets: The Cape Town Convention and Its Aircraft Protocol)، وهي رسالة دكتوراه مقدمة إلى جامعة أكسفورد – المملكة المتحدة، تناولت موضوع تأمين الأصول المنقولة بموجب اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعداتها، حيث ناقشت الدراسة مدى الحاجة الى الاتفاقية والبروتوكول ونطاق تطبيق كل منهما، كما تطرقت إلى قواعد الأولوية بين الضمانات المتنافسة والتدابير المتاحة للدائن المضمون بموجب الاتفاقية والبروتوكول وطرق إحالة هذه الضمانات والتدابير.

2. دراسة Niclas von Planta، 2009، بعنوان (The Aircraft Protocol to the Cape Town Convention on Aircraft Financing) وهي رسالة ماجستير مقدمة لجامعة ميغيل – كندا، تناولت وصف الاتفاقية والبروتوكول ونطاق تطبيقهما، وتطرقت الى التعريف بنظام التسجيل الدولي للضمانات، وشرح لقواعد الأولوية بموجب الاتفاقية والبروتوكول ومدى تأثيرها في حالات إعسار الضامن.

3. دراسة Pleotian Uttarachai، 2008، بعنوان (The Legal Impacts of the Cape Town Convention on Aircraft Financing Transactions) وهي رسالة ماجستير مقدمة لجامعة ميغيل – كندا، حيث عرضت الرسالة ابتداءً بعض المشاكل القانونية في تمويل الطائرات بشكل عام، والتدابير التي جاءت بها الاتفاقية والبروتوكول لإيجاد حلول لتلك المشاكل، كما تناولت مواضيع تخص الاتفاقية مثل نظام التسجيل الدولي والآثار الاقتصادية للاتفاقية والبروتوكول في صناعة الطيران.

4. دراسة Sanam Saidova، 2012، بعنوان (Security Interests Under the UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment 2001) وهي رسالة دكتوراة مقدمة لجامعة نوتنغهام – المملكة المتحدة، حيث تناولت الدراسة بشكل عام البحث في الضمانات القانونية بموجب الاتفاقية والبروتوكول، ودراسة أولوية الدائنين المضمونين بموجبهما.

5. دراسة Eric Lippé ، 2009، بعنوان (The Impact of Declarations under the Cape Town Convention/Aircraft Protocol on Achieving Global Legal Uniformity of Aircraft Financing Law) وهي رسالة ماجستير مقدمة لجامعة ميغيل – كندا، حيث قامت الدراسة بشكل أساسي بإلقاء الضوء على الضمانات التي كانت متاحة للدائنين قبل الاتفاقية والبروتوكول، وتطرقت أيضاً بمناقشة الاعلانات المتاحة بموجب كل من الاتفاقية والبروتوكول وأثرها.

وتتميز الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة في أنها ستتناول الضمانات والتدابير القانونية المتاحة لحماية الدائن المضمون بموجب الاتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعداتها في ضوء النظام القانوني الأردني دراسةً تطبيقيةً. والمقصود بالدراسة التطبيقية هو الوقوف على مواطن تعديل أحكام القانون الأردني ذات العلاقة أو التداخل في الحالات التي تركتها الاتفاقية لينظمها القانون الواجب التطبيق حسب قواعد تنازع القوانين.

منهجية الدراســـــــة

سيعتمد الباحث في هذه الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، كون هذا المنهج الأكثر ملاءمة لموضوع الدراسة. لذلك سيتم عرض نصوص وأحكام الاتفاقية والبروتوكول وتحليلها، وعرض النصوص القانونية في التشريعات الأردنية حسب علاقتها بالموضوع قيد الدراسة، وذلك في ضوء الآراء الفقهية المختلفة في القواعد العامة والخاصة.

تجدر الإشارة الى أنه على الرغم من المصطلحات المستخدمة في النسخة العربية الرسمية للاتفاقية والبروتوكول - المعدة من قبل المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص (The International Institute for the Unification of Private Law "**UNIDROIT**") المعتمدة من المنظمة الدولية للطيران المدني ("The International Civil Aviation Organization "**ICAO**)- سيتم أحياناً وفي سياق الدراسة والتعليق على نصوص الاتفاقية والبروتوكول استخدام مصطلحات مثل "التأمينات" و "التوثيقات" ويقصد بها "الضمانات"، وذلك تيمناً بالمشرع الأردني، وتحرياً للدقة في المعاني والموضوعات القانونية المستهدفة من خلال هذه الدراسة في ضوء التشريعات الأردنية.

خطة الدراســـــــة

تتكون الدراسة من مقدمة وفصلين وخاتمة. يتناول الفصل الأول البحث في الضمانات المنصوص عليها في الاتفاقية والبروتوكول، حيث تم تقسيمه إلى مبحثين، يتضمن الأول التعريف بماهية الضمانات الدولية بموجب الاتفاقية والبروتوكول، وإنشاء الضمانات الدولية على الطائرات وتسجيلها وانقضائها، ويتضمن المبحث الثاني آثار إيقاع الضمانات الدولية على الطائرات إزاء الغير.

ويتناول الفصل الثاني البحث في التدابير القانونية على الطائرات الموضوعة تأميناً للدين في مبحثين، يختص الأول بدراسة التدابير المتاحة في حالة إخلال المدين بالتزاماته، ويختص المبحث الثاني بدراسة التدابير المقررة لحماية الدائن بموجب البروتوكول.

الفصل الأول

الضمانات في اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعداتها

المبحث الأول: ضمانات الديون وفقاً لاتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات

المبحث الثاني: آثار إيقاع الضمانات الدولية على الطائرات ومعداتها تجاه الغير

الفصل الأول

الضمانات في اتفاقية كيب تاون والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص الطائرات ومعداتها

الأصل أن جميع أموال المدين ضامنة للوفاء بديونه، وجميع الدائنين متساوون في هذا الضمان،[1] ويترتب على ذلك أن أياً من الدائنين يستطيع التنفيذ على أموال المدين واقتسام حصيلتها مع غيره من الدائنين، وذلك بغض النظر عن تاريخ نشوء حق كلٍ منهم. إلا أن هذه القاعدة لا تحول دون تميّز الدائن اليقظ على غيره من الدائنين، فقد يُبادر أحد الدائنين الى أخذ اختصاص على مالٍ من أموال المدين فتكون له أفضلية على غيره من الدائنين عند التنفيذ على هذا المال. بعبارة أخرى، يمكن للدائن أن يحصل على ضمانات أو تأمينات أو توثيقات تكفل له حق التقدم في استيفاء دينه على الدائنين العاديين وحق التتبع بحيث يحتفظ بالسلطة التي يخوله إياها التأمين العيني على المال في أي يدٍ كان. وجاءت الاتفاقية والبروتوكول لتنظيم أنواع معينة من هذه التأمينات تسمى عموماً "الضمانات الدولية".

سيتم التركيز في هذا الفصل على دراسة الضمانات في اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات، ولهذه الغاية سيتم إفراد المبحث الأول من هذا الفصل لدراسة ضمانات الديون وفقاً للاتفاقية والبروتوكول، وفي المبحث الثاني سيتم دراسة آثار إيقاع هذه الضمانات على الطائرات ومعداتها إزاء الغير.

[1] المادة (365) من القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976، أصبح قانوناً "دائمياً" بموجب إعلان اعتبار القانون المؤقت رقم 1976/43 قانوناُ دائمياً المنشور على الصفحة (829) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4106) بتاريخ 1996/3/16.

المبحث الأول

ضمانات الديون وفقاً لاتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات

لدراسة ضمانات الديون الواقعة على الطائرات ومعداتها موضوع هذه الدراسة لا بد ابتداءً من دراسة ماهية ضمانات الديون، وسيتم ذلك في مطلب أول يتناول التعريف بضمانات الديون ومحلها وشروط خضوعها للاتفاقية والبروتوكول، وذلك مع الإشارة إلى الأحكام العامة المتعلقة بالموضوع ذاته في القانون المدني الأردني حسب المقتضى. كما ستتم دراسة تسجيل هذه الضمانات على الطائرات ومعداتها وحالات انقضائها في مطلب ثانٍ.

المطلب الأول

ماهية الضمانات الخاضعة لاتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات

يحدد كلٌ من الاتفاقية وبروتوكول الطائرات الضمانات الخاضعة لأحكامهما بشكل عام، ويضعان لها أحكاماً باعتبارها ضمانات دولية. وسيتم التعريف بالضمانات في إطار الاتفاقية والبروتوكول في فرعين على التوالي.

الفرع الأول

تعريف الضمانة الدولية بشكل عام

الضمانات بالمعنى القانوني العام تعني الوسائل التي يتَقي بها الشخص خطراً معيناً، سواء كانت هذه الضمانات نتيجة سعيٍ إرادي؛ كالتأمينات التي يتم التعاقد عليها مع شركات التأمين التجارية، أو نتيجة تنظيم قانوني؛ كالتأمينات الاجتماعية التي تهدف إلى حماية الأفراد من بعض الأخطار التي يتعرضون لها، كالعجز والمرض والبطالة. أما الضمانات بمفهومها القانوني الخاص، فتعني ضمانات تنفيذ الالتزام، أي الضمانات التي تؤمن الدائن من خطر عدم وفاء المدين بالدين، وتتيح له استيفاء حقه إذا ما حلَ أجله المضروب.[1]

[1] **حمدان، حسين عبد اللطيف** : التأمينات العينية "دراسة تحليلية مقارنة لأحكام الرهن والتأمين والامتياز"، الطبعة الثانية، الدار الجامعية، بيروت-لبنان، 1992، ص (19).

وعليه، فإن معنى الضمان هو التوثيق، وقد عُرف التوثيق بأنه: "تثبيت الدين في ذمة المدين وتقويته وتأكيده حقاً للدائن فلا يضيع بينهما"، وعُرف الضمان بأنه: "التزام مكلف غير سفيه ديناً على غيره"،[1] وعليه فإن كلاً من مصطلحي الضمان والتوثيق يدلان على الوسائل التي من خلالها يتم حفظ الدين، وضمان حق الدائن في استيفاء حقه، وذلك بسبب مدين مُنكر أو مُعسر، ويكون ذلك إما بالكفالة أو بالرهن أو بالحوالة.

والتأمينات بهذا المعنى مفيدة للدائن والمدين على حد سواء، لأنها إذ تؤمن للدائن الطمأنينة والضمان، توفر للمدين الثقة والائتمان، وتمكنه من الحصول على ما هو بحاجة إليه من مالٍ أو أجل. وهي بذلك تشجع الائتمان وتدعمه، وتساهم في تحقيق وإنماء المشاريع الاقتصادية التي تعتمد في تمويلها على القروض التي تحصل عليها من الغير.[2]

أما التأمينات في إطار الاتفاقية والبروتوكول، فقد أسمتها الاتفاقية في البند (ي ي) من المادة الأولى منها بـ**"الضمان"** وعرفته بأنه (***يعني ضمانة يتم إنشاؤها بموجب عقد ضمان***)، وعرفت **"عقد الضمان"** في البند (ط ط) من المادة نفسها بأنه (***يعني عقداً يَمنح بموجبه المدين الضامن أو يوافق على منح الدائن المضمون حقاً على المعدات (بما في ذلك حق الملكية) ليضمن أداء أي التزام في الحاضر أو المستقبل من جانب المدين الضامن أو أي شخص آخر***).

ووفقاً للاتفاقية يمكن تسجيل الضمانة التي ينطبق عليها التعريف السابق كضمانة دولية.[3] وعلى الرغم من أن الضمانات الدولية هي الفئة الرئيسة للضمانات التي تحكمها الاتفاقية، إلا أن الاتفاقية لم تأتِ بتعريف شاملٍ لهذه الضمانات، إنما اكتفت بتحديد أنواعها. فقد نص البند (س) من المادة الأولى من الاتفاقية في تعريف " **الضمانة الدولية"** على أنها (***تعني ضمانة في حوزة الدائن تنطبق عليها المادة 2***). وتنص المادة (2) **"الضمانة الدولية"** من الاتفاقية على أن:

(1. تنص هذه الاتفاقية على إنشاء ضمانة دولية على بعض فئات المعدات المنقولة والحقوق التبعية الخاصة بها، والآثار المترتبة على تلك الضمانة.

---

[1] **الشخانبه، صهيب عبدالله**: الضمانات العينية "الرهن" ومدى مشروعية استثمارها في المصارف الاسلامية ، دار النفائس للنشر والتوزيع، عمان-الأردن، 2011، ص (30-31)

[2] **حمدان**: مرجع سابق، ص (20-21)

[3] **Planta, Niclas v.**: The Aircraft Protocol to the Cape Town Convention on Aircraft Financing: A Civil Lawyer's Perspective, McGill University, Montreal, 2009, P (44).

2. لأغراض هذه الاتفاقية: تعني الضمانة الدولية على المعدات المنقولة ضمانة منشأةً طبقاً للمادة (7) [التي تنص على المتطلبات الشكلية الخاصة بإنشاء الضمانة الدولية، وسيتم دراستها في الفرع الثالث من هذا المطلب] ***على معدات من إحدى فئات المعدات المنكورة في الفقرة (3) أدناه والمعينة في البروتوكول، والتي يمكن تحديد كل منها بصورة منفردة، وهذه الضمانة:***

أ. منحها الضامن بموجب عقد ضمان،

ب. أو آلت إلى شخص هو البائع بشرط بموجب عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية،

ج. أو آلت إلى شخص هو المؤجر بموجب عقد تأجير.

3. إن الفئات المشار إيها في الفقرتين السابقتين هي :

أ . هياكل الطائرات ومحركات الطائرات وطائرات الهليكوبتر .

ب. قاطرات وعربات السكك الحديدية . ***ج أصول الفضاء.***

4. يحدد القانون الواجب التطبيق ما إذا كانت الضمانة التي تنطبق عليها الفقرة (2) تندرج في إطار الفقرات الفرعية (أ) أو (ب) أو (ج) من تلك الفقرة.

5. تشمل الضمانة الدولية على المعدات المتحصلات المتعلقة بهذه المعدات).

وقد جاءت الاتفاقية بتعريفٍ واسعٍ لعقد الضمان يشمل (1) الضمانات عن طريق نقل الملكية، أو الرهن الحيازي، أو حق الامتياز وغير ذلك من الضمانات الرضائية و(2) الضمانات المستقبلية والحالية و(3) الضمانات المتعلقة بتنفيذ التزامات الغير بالإضافة إلى التزامات المدين الضامن.

ويُستخلص من التعريفات أعلاه خصائص الضمانة الدولية، والتي تتلخص بما يلي:

أولاً: الضمانة الدولية ضمانة رضائية[1] تنشأ عن اتفاق بين أطراف الصفقة المضمونة. وعليه، فإن الضمانات غير الرضائية والتي تنشأ بمقتضى القانون الوطني (مثل حقوق الامتياز التي يقررها القانون) مُستثناة من هذا التعريف. إلا أن هذا لا يعني أن الضمانات غير الرضائية تخرج عن نطاق الاتفاقية، ذلك أن استثناء هذه الضمانات من شأنه أن يحُد من نطاق تطبيق الاتفاقية بشكل كبير إذا

[1] يقصد بالرضائية أن مصدرها اتفاق الاطراف، لكن لا يعني تعبير "الرضائية" المستعمل في الاتفاقية والبروتوكول أن العقد غير شكلي، بل يخضع لإجراءات شكلية بموجب المادة (7) التي يتناولها الفرع الثالث من هذا المطلب.

ظلت الضمانات غير الرضائية متقدمة على الضمانات الدولية الرضائية. بيْد أن الاتفاقية عالجت هذه الضمانات على اعتبار أنها "حقوق غير رضائية" أو "ضمانات وطنية" قابلة للتسجيل أحياناً وتخضع لإعلان تصدره الدولة بخصوص عدم تأثير الضمانات الدولية عليها (سيتم توضيح ذلك عند البحث في الإعلانات التي تتطلبها الاتفاقية).[1]

ثانياً: توجد الضمانات الدولية مستقلةً عن القانون الوطني وتحكمها أحكام الاتفاقية حصراً. فإذا تم إنشاء هذه الضمانات استناداً للمواد (2) و (7) من الاتفاقية فإنها تشكل ضمانات دوليةً نافذةً حتى ولو لم تكن معروفة أصلاً في القانون الوطني. ومثالُ ذلك أن مشتري إحدى معدات الطائرات يكتسب حقوقه في تلك المعدات مع مراعاة أي ضمانات مسجلة في وقت اكتسابه لتلك الحقوق.[2] ولا تعتبر التأمينات المنشأة بموجب القانون الوطني ضمانات دولية إلا إذا حققت المتطلبات المنصوص عليها في الاتفاقية. فإذا كانت المتطلبات الشكلية لإنشاء ضمانات دولية تتطابق مع المتطلبات الشكلية لإنشاء تأمينات وطنية، فإنها تدخل حيز الوجود معاً، ويحق للدائن في هذه الحالة أن يمارس الحقوق الممنوحة له بموجب القانون الوطني ما دامت لا تتعارض مع أحكام الاتفاقية.

وفي الوقت نفسه، تمنح الضمانات الدولية المسجلة وفقاً لأحكام الاتفاقية للدائن المضمون حقوقاً أقوى نظراً للأولوية الممنوحة لها على الضمانات الوطنية والضمانات المسجلة لاحقاً أو غير المسجلة، إضافةً إلى سريانها في حالات إعسار المدين.[3]

ثالثاً: يمكن أن تُستخدم ضمانات الدين لضمان تنفيذ التزامات المدين الضامن القائمة أو غير القائمة التي قد تنشأ مستقبلاً. مؤدى ذلك أن عقد الضمان الذي يضمن "جميع التزامات المدين تجاه الدائن المضمون القائمة والمستقبلية" يكون نافذاً بموجب الاتفاقية، مما يسمح باستخدام عقد الضمان كأداة مستمرة، الأمر الذي يُعد مناسباً - بشكلٍ خاص - للمشاريع طويلة الأمد.

رابعاً: ينص التعريف على أن عقد الضمان يجب أن يَمنح حقاً (بما في ذلك حق الملكية). فحتى ينشأ عقد الضمان، لا بد من أن يقوم المدين الضامن بمنح حقه في محل الضمانات إلى الدائن المضمون. وينبثق عن هذه الخاصية عدة نتائج، وهي:

---

[1] مثال على ذلك المادة (40) من الاتفاقية والتي تتعلق ب "الحقوق أو الضمانات غير الرضائية القابلة للتسجيل"

[2] وذلك استناداً لنص الفقرة (2) من المادة (14) من البروتوكول

[3] **Saidova, Sanam**: Security Interests Under the UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment 2001, University of Nottingham, 2012, P (48)

- أن الحق (الضمان) بموجب الاتفاقية يُمنح فقط متعلقاً بمعدات معينةٍ بالذات تندرج ضمن الفئات المذكورة في الفقرة (3) من المادة (2) من الاتفاقية والبروتوكولات ذات العلاقة. (سيتم توضيح ذلك من خلال شروط خضوع الضمانة للاتفاقية من حيث محل الضمان).
- تعترف الاتفاقية – ابتداءً- بالضمانات التي ترتبط بحقٍ ينشأ عن طريق نقل الملكية، أو الرهن الحيازي، أو حق الامتياز، أو أي شكل آخر من أشكال الضمانات الرضائية التي يكون محلها ممتلكات شخصية.
- إن صياغة التعريف، والتي تتضمن أن المدين الضامن يمنح "حقاً على المعدات (بما في ذلك حق الملكية)"، تفيد بأنه لا يُشترط أن يكون المدين مالكاً لمحل الضمانات وله أن ينقل أي حقٍ يحوزه على محل الضمانات حتى لو كان هذا الحق دون حق الملكية.
- يَشترط التعريف أن يكون عقد الضمان قد أُبرم فقط لغايات ضمان أداء التزام، كسداد الدين، بحيث تنتهي الضمانات الموضوعة لصالح الدائن فورَ تنفيذ الالتزام ويسترجع محل الضمانة صفته السابقة.
- بشكل عام فإن توسيع مفهوم الضمانة ليشمل حق يحدده الاتفاق يعطيه المدين للدائن على سبيل التأمين يرجع لمفهوم التأمينات العينية في القانون الأنجلو-أمريكي (Anglo-American Law "Common Law") الذي لا يحدد تأمينات عينية على سبيل الحصر على العكس من النظام القانوني اللاتيني الذي تعرف دُوله تأميناتٍ عينية محددة بالقانون على سبيل الحصر، كما هو الحال في القانون الأردني.

الفرع الثاني

أنواع الضمانات الدولية

حددت الاتفاقية على وجه الحصر العقود التي يمكن أن تُنشئ ضمانات تدخل في نطاق تطبيقها. وعرفت الاتفاقية **"العقد"** في الفقرة (أ) من المادة الأولى منها بأنه (***يعني عقداً لإنشاء ضمان أو عقداً يشترط الاحتفاظ بالملكية أو عقد تأجير***).[2] ويتضح من هذا النص (مقروءاً مع الفقرتين (1)

---

[1] المرجع السابق، ص (21-27)

[2] عرفت الاتفاقية "**الدائن**" بأنه (***يعني الدائن المضمون بموجب عقد ضمان أو البائع بشرط بموجب عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية أو المؤجر بموجب عقد تأجير***) كما عرفت " **المدين**" بأنه (***يعني المدين الضامن بموجب عقد ضمان ، او المشتري بشرط بموجب عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية ، او المستأجر بموجب عقد تأجير ، او الشخص المحمل حقه في المعدات بحق او ضمان غير رضائي قابل للتسجيل)***

و (2) من المادة (2) من الاتفاقية المعروضة سابقاً) أن الاتفاقية حصرت أنواع العقود التي يمكن أن تُنشئ ضمانات دولية في العقود التالية: **" عقد الضمان"** و**"عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية"** و**"عقد التأجير"**.

وفيما يخص معدات الطائرات، فقد وسَعت المادة (3) من بروتوكول الطائرات نطاق تطبيق الاتفاقية ليشمل **"عقود البيع"**.

وتجب الإشارة إلى أن الاتفاقية لا تحدد ما إذا كان التكييف القانوني للعقد هو عقد ضمانٍ أو عقداً يشترط الاحتفاظ بالملكية أوعقد تأجير، حيث أن القانون الوطني الواجب التطبيق - حسب ما تحدده قواعد القانون الدولي الخاص – هو الذي يحدِد طبيعة العقد وما إذا كان من هذا النوع أو ذاك الخاضع للاتفاقية.

وطالما أن العقد هو أحد هذه الفئات الأربعة (عقد ضمان أو عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية أوعقد تأجير أو بيع) فإنه يصلح لأن يكون أساساً لإنشاء ضمانة دولية على الطائرة أو معداتها، وفيما يأتي تعريفٌ بكلِ نوع من هذه العقود.

أولاً: عقـــود الضمان:

استناداً لنص البند (أ) من الفقرة (2) من المادة (2) من الاتفاقية فإن الضمانات الدولية قد يكون منحها الضامن بموجب عقد ضمان، وقد عرفت الاتفاقية **" عقد الضمان"** بأنه (***عقدٌ يمنح بموجبه المدين الضامن، أو يوافق على منح، الدائن المضمون حقاً على المعدات (بما في ذلك حق الملكية) ليضمن أداء أي التزام في الحاضر أو المستقبل من جانب المدين الضامن أو أي شخص آخر***).

إن هذا التعريف واسع ويشمل الضمانات عن طريق نقل الملكية، وكذلك الرهن الحيازي و حق الامتياز الذي يُمنح للدائن على المعدات، وأي نوع آخر من أنواع الضمانات الرضائية – باستثناء التأمينات الشخصية (كالكفالة مثلاً) ذلك أن النص يشترط ارتباط الضمانة بعين (وهي الطائرة أو

تنص الفقرة (4) من المادة (2) من الاتفاقية على أن (***يحدد القانون الواجب التطبيق ما إذا كانت الضمانة التي تنطبق عليها الفقرة (2) تندرج في إطار الفقرات الفرعية (أ) أو(ب) أو (ج) من تلك الفقرة***)

البند (ط ط) من المادة (1) من الاتفاقية

معداتها)-، إضافة إلى ضمان الإلتزامات الحاضرة أو المستقبلية، وضمان أداء الالتزامات من قِبل المدين أو الغير، وذلك كما تم شرحه سابقاً عند دراسة تعريف الضمانات.

هذه الضمانة يحصل عليها عادةً المُقرِض الذي يمول شراء الطائرات مثلاً. فينشأ عقد الضمان عندما يأخذ المدين الضامن قرضاً من الدائن المضمون (المقرِض) لتمويل شراء طائرة أو إحدى معداتها – على سبيل المثال -، ويمنح المدين الضامن للدائن المضمون حقاً عينياً على هذه الطائرة أو المعدات كضمانٍ في حالة إخلاله بالتزامه بالوفاء بقيمة القرض.[1]

ولا يشترط أن تكون الغاية من القرض تتعلق بتمويل شراء طائرة أو إحدى معداتها، حيث من الممكن أن يكون القرض لأي غاية أخرى؛ حيث تضمن تعريف "عقد الضمان" الوارد في الاتفاقية أن الحق على المعدات يقرر لـ "يضمن أداء أي التزام." ويقوم المدين الضامن بمنح الدائن المقرض حقاً عينياً على الطائرة التي يملكها ضماناً للوفاء بقيمة القرض.

في التطبيق العملي، فإن الدائن المضمون يحوز الضمانات على الطائرة أو معداتها بموجب أيٍ من الأشكال النموذجية لعقود الضمانات، كالرهن مثلاً.[2] ولا شك أن القانون الأردني يعرف هذه التأمينات باعتبارها حقوقاً عينية تبعية، إلا أنه حدد التأمينات العينية على سبيل الحصر، على غرار نظام القانون المدني(اللاتيني)، في حين تقبل الاتفاقية حرية الأطراف في منح حقوق أخرى على سبيل التأمين على غرار النظام القانوني الأنجلوأمريكي.[3]

ثانياً: العقود التي تشترط الاحتفاظ بالملكية:

قد يشترط البائع في البيع بالتقسيط أو بثمن آجل تعليق نقل ملكية المبيع إلى المشتري حتى يؤدي الثمن كاملاً بالرغم من تسليمه المبيع، وإذا تم استيفاء الثمن فعندئذ يُعد المشتري مالكاً للمبيع اعتباراً من وقت البيع.

---

[1] **Deschamps, Michel**: The Perfection and priority rules of the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol "A Comparative law analysis", The Cape Town Convention Journal, UNIDROIT, Issues (2), September 2013, P (53).

[2] **Uttarachai, Pleotian**: The Legal Impacts of the Cape Town Convention on Aircraft Financing Transactions, McGill University, Montreal, 2008, Page (41)

[3] نص القانون المدني الأردني في البند (2) من المادة (70) على أن (***الحقوق العينية التبعية هي التوثيقات الثابتة بالرهن التأميني أو الحيازي أو بنص القانون***)، وقد بين القانون أحكام الرهن التأميني في المواد (1322- 1371)، وأحكام الرهن الحيازي في المواد (1372-1423) وأحكام التوثيق العيني بنص القانون (حقوق الامتياز) في المواد (1424-1447).

ويشير الواقع العملي إلى أن المالكين عند البيع بالتقسيط أو بثمن آجل، في سبيل تصريف بضائعهم، يلجؤون إلى إبرام عقود **إجارة منتهية بالتمليك،** وفي المقابل لا يرفض المستهلكون هذه الفكرة القانونية، لمعرفتهم أن ملكية هذه الأموال ستؤول لهم بعد سداد الأقساط أو عند تسديد الثمن الآجل، على خلاف عقد الإيجار حيث تبقى ملكية الشيء المؤجر في ذمة المؤجر بصورة نهائية.

ومن ثم نجد أن المستأجرين يفضلون العقد الأول على الثاني، لأن ملكية المبيع ستنتقل لهم عند سداد كامل الثمن.[1]

ينص البند (ب) من الفقرة (2) من المادة (2) من الاتفاقية على هذه الصورة للضمانة الدولية التي تؤول إلى "البائع بشرط" بموجب عقد يشترط الاحتفاظ بملكية المعدات. وعرفت الاتفاقية **"العقد الذي يشترط الاحتفاظ بالملكية"**، بأنه (***عقدٌ لبيع معدات يشترط عدم انتقال الملكية إلى حين الوفاء بالشرط أو الشروط المبينة في العقد***)[2]. هنا يكون الدائن المضمون هو البائع الذي يهدف من الضمانة حماية حقه في الحصول على الثمن أو استرداد الطائرة عند إخلال المشتري.

تُعامِل معظم الأنظمة القانونية البائع بشرط بموجب عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية على أنه مالكٌ للمبيع إلى حين نقل ملكية المبيع إلى المشتري بشكل نهائي، وتميز بشكل دقيق بين عقود الضمان وعقود الاحتفاظ بالملكية. وينتمي القانون الأردني لهذه المجموعة من الأنظمة القانونية، حيث تنص المادة (487) من القانون المدني الأردني على أنه:

(1- يجوز للبائع إذا كان الثمن مؤجلاً أو مقسطاً أن يشترط تعليق نقل الملكية إلى المشتري حتى يؤدي جميع الثمن ولو تم تسليم المبيع. 2- إذا تم استيفاء الثمن- تعتبر ملكية المشتري مستندة إلى وقت البيع).

فبينما ينتفع المشتري بالطائرة أو معداتها ويحصل على المنافع الاقتصادية مقابل دفع القسط المحدد ودون حاجة لتملك هذه الطائرة، يتمتع البائع بأقوى الضمانات وهو ملكية الطائرة أو المعدات المبيعة طيلة مدة عقد البيع بشرط الاحتفاظ بالملكية باعتباره أقوى الحقوق العينية المقررة بموجب القانون الوطني.

---

[1] **جمعة، عبد الرحمن:** شرط الاحتفاظ بملكية المبيع في نطاق القانون المدني الأردني بالمقارنة مع الفقه الإسلامي والقوانين المدنية العربية، مجلة علوم الشريعة والقانون، المجّلد (34) ، العدد (2)، عمان-الأردن 2007 ، ص (464)

[2] البند (ل ل) من المادة (1) من الاتفاقية

بالمقابل، تعامل قوانين الولايات المتحدة الأمريكية وكندا ونيوزيلاندا المشتري على أنه مالك للمبيع رغم شرط الاحتفاظ بالملكية، في حين تقرر له مصلحة تأمينية على المبيع (security interest).

ويترتب على اختلاف الأنظمة القانونية في أثر شرط الاحتفظ بالملكية على المركز القانوني للبائع تباين نوع التدابير التي يمكن أن تطبق في حالة إخلال المشتري (موضوع الفصل الثاني).

وتحيل الاتفاقية مسألة تحديد طبيعة شرط الاحتفاظ بالملكية وأثره إلى القانون الواجب التطبيق، وبذلك يقوم القانون الوطني الواجب التطبيق وفقاً لقواعد القانون الدولي الخاص لدولة المحكمة[1] بمهمة التكييف القانوني للعقد. وفي الغالب فإن اللجوء إلى هذا الشرط يدفع الأطراف إلى تنظيم العلاقة فيما بينهم بالطريقة التي تحقق الغاية من البيع وتناسب مصلحة أطراف التعاقد وذلك بإدراج بعض الشروط التكميلية لشرط الاحتفاظ بالملكية لتحديد آثاره ونطاق إعماله والتي تتمثل عادةً في تمكين المشتري من الاستفادة من الحقوق التي تخولها الملكية كحق الاستعمال والاستغلال والتصرف المادي مقيدةً بالضمانات والتأمينات والشروط اللازمة التي تضمن للبائع استرداد الطائرة أو المعدات بسهولة أو تضمن له استيفاء باقي الثمن دون أي مزاحمة مع باقي الدائنين الآخرين.

ثالثاً: عقود التأجير:

استناداً لنص البند (ج) من الفقرة (2) من المادة (2) من الاتفاقية فإن الضمانة الدولية قد تكون آلت إلى شخص هو المؤجر بموجب عقد تأجير، وقد عرفت الاتفاقية **"عقد التأجير"** بأنه (***عقد يقوم بموجبه شخص واحد (المؤجر) بمنح شخص آخر (المستأجر) حق حيازة المعدات أو السيطرة عليها (مع خيار الشراء أو بدونه) مقابل دفع أجرة أو مدفوعات أخرى***)[2].

ويمكن اعتبار التأجير كنوعٍ من أنواع عقود الاحتفاظ بالملكية، حيث أنه ينطوي على نقل حيازة المأجور من المؤجر إلى المستأجر لمدة معينة من الزمن ولقاء دفع بدل الإيجار. وتنص المادة (658) من القانون المدني الأردني في تعريف الإيجار أنه ***(تمليك المؤجر للمستأجر منفعة مقصودة من الشيء المؤجر لمدة معينة لقاء عوض معلوم).***

[1] تنص الفقرة (3) من المادة (5) من الاتفاقية على (***إن كل إشارة الى القانون الواجب التطبيق هي إشارة إلى القانون الداخلي الساري وفقاً لقواعد القانون الدولي الخاص لدولة المحكمة***)

[2] البند (ف) من المادة (1) من الاتفاقية

هنالك عدة طرق لتنظيم صفقات تأجير الطائرات أو معداتها، ففي أبسط أشكالها تكون بقيام المستأجر باستئجار الطائرة أو إحدى معداتها من مالكها (المؤجر)، كما قد تكون بقيام المستأجر بالاتفاق مع المؤجر على أن يقوم الأخير بشراء الطائرة أو أي من معداتها التي يحتاجها المستأجر وتأجيرها له. وإذا تضمن عقد الإيجار خياراً للمستأجر بشراء المعدات المؤجرة، فإنه يعتبر من قبيل الإجارة المنتهية بالتمليك (التأجير التمويلي).

وهنالك حالات قد لا يرغب فيها المؤجر بشراء المعدات، فيقوم المستأجر – الذي لديه معرفة بخصائص المعدات المطلوبة - بشرائها وبيعها للمؤجر ومن ثم استئجارها منه، وهذا ما يعرف ب "عملية البيع وإعادة الاستئجار". ويعرف القانون الأردني هذا النوع من العقود حيث نظمه قانون التأجير التمويلي رقم (45) لسنة 2008[1] والذي نصت الفقرة (أ) من المادة (4) منه على أن (***تعتبر الأنشطة التالية من أنشطة التأجير وتخضع لأحكام هذا القانون:***

(أ) عملية البيع وإعادة الاستئجار التي تتمثل بقيام المورد ببيع المال إلى المؤجر ومن ثم إعادة استئجاره من قبل المورد بموجب أحكام هذا القانون).

فبموجب هذه العقود يوافق المشتري "المؤجر" على السماح للبائع "المستأجر" بالاستمرار بحيازة المعدات لقاء دفع بدل الإيجار المتفق عليه. وعوضاً عن إعادة استئجار المعدات، قد يوافق البائع على إعادة شرائها في مرحلة لاحقة.[2] في هذه الحالة يكون المستأجر هو الدائن المضمون الذي يهدف من الضمانة إلى حماية حقه في حيازة الطائرة والتمتع بالانتفاع بها دون معارضة من الغير الذي قد يظهر أن له حقاً ما على الطائرة.

بهذه الأنواع الثلاثة للعقود، تكون الاتفاقية قد شملت تقريباً جميع الطرق التقليدية المتاحة لتمويل المعدات المنقولة ومنها الطائرات، ذلك بالإضافة إلى عقد رابعٍ أضافه بروتوكول الطائرات وهو **"عقد البيع"**.

[1] قانون التأجير التمويلي رقم (45) لسنة 2008 المنشور على الصفحة (3422) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4924) بتاريخ 2008/8/17

[2] **Saidova:** مرجع سابق، ص (35)

رابعاً: عقود البيـــــع:

إن البيوع والبيوع المرتقبة (الوعد بالبيع) لا تندرج ضمن فئات العقود الثلاثة آنفة الذكر المنشئة للضمانة الدولية، إلا أن أحكاماً معينة من الاتفاقية، كقواعد الأولوية والتسجيل، قد تطبق على هذه العقود.

فعلى الرغم من أن هذه العقود لا تُنشئ بحد ذاتها ضمانةً دوليةً، إلا أن صناعة الطيران اعتبرت أنه من المُفيد الاستفادة من نظام التسجيل الدولي لتوفير الحماية والأولوية للمشترين. وبالتالي تنتفي الحاجة إلى قاعدة الأولوية الخاصة الواردة في الفقرة (3) من المادة (29) من الاتفاقية التي تحمي ضمانة المشتري في مواجهة حاملي الضمانات المسجلة لاحقاً أو الضمانات غير المسجلة المرتبطة بالطائرة أو المعدات ذاتها، لأنه سيكون بإمكان المشتري أن يحمي حقه في تسلم المبيع تجاه البائع بتسجيل عقد البيع في السجل الدولي.[1]

إذاً يُمكن أن يكون المشتري هو الدائن المضمون عند تسجيل عقد البيع بموجب الاتفاقية والبروتوكول، حيث يسعى المشتري إلى حماية حقه في تملك الطائرة والتمتع بحيازتها دون معارضة من الغير الذي قد يكون له حق ما تعلق بها.

عرفت الاتفاقية في الفقرة (ز) من المادة الأولى منها " **عقد البيع**" بأنه (***يعني عقداً لبيع معدات من البائع إلى المشتري، وهو ليس عقداً بالمعنى الوارد في الفقرة (أ) أعلاه***[2])، وهذا التعريف يستبعد – على وجه التحديد – أي عقد ينشئ ضمانة دولية. وعرفت "**البيع المرتقب**" في الفقرة (ض) من المادة ذاتها بأنه (***يعني بيعاً يُزمع القيام به مستقبلاً عند وقوع حدث معين، سواء كان هذا الحدث محقق الوقوع أو غير محقق الوقوع***). كما عرفت "**البيع**" في الفقرة (زز) من المادة ذاتها بأنه (***يعني نقل ملكية معداتٍ بموجب عقد بيع***).[3]

وقد نصت المادة (41) من الاتفاقية على أن (***تنطبق هذه الاتفاقية على البيع أو البيع المرتقب لمعدات على النحو المنصوص عليه في البروتوكول، مع أي تعديلات عليه***).

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (34)

[2] تنص الفقرة (أ) من المادة (1) من الاتفاقية في تعريف " **العقد**" بأنه (***يعني عقداً لانشاء ضمان أو عقداً يشترط الاحتفاظ بالملكية أو عقد تأجير***).

[3] يتماشى هذا التعريف مع تعريف "**البيع**" الوارد في المادة (465) من القانون المدني الأردني بأنه (***تمليك ملٍ أو حقٍ مالي لقاء عوض***).

وقد وسع البروتوكول نطاق تطبيق أحكام الاتفاقية ليشمل عقود البيع والبيوع المرتقبة التي يكون محلها طائرات أو إحدى معداتها، وفقط بما يتلاءم وأحكام هذه الاتفاقية.[1]

وقد أشرنا سابقاً في العلاقة ما بين الاتفاقية والبروتوكول، إلى أن أحكام الاتفاقية تطبق فيما يتعلق بمعدات الطائرات على النحو الذي تنص عليه أحكام البروتوكول.[2]

وعلى الرغم من أن مجرد الاتفاق على البيع قد يُمكِن من تسجيل بيع مرتقب – كما سنرى لاحقاً -، إلا أنه لا يعد كافياً لإنشاء "عقد بيع" بالمعنى الوارد في الاتفاقية. فلغايات تطبيق أحكام الاتفاقية على عقود البيع، يجب أن يكون الاتفاق عقد بيعٍ محله طائرة أو إحدى معداتها ينتقل بموجبه حق البائع فيها مباشرة إلى المشتري، وذلك حتى يتمكن المشتري من الاستفادة من نظام التسجيل الدولي وما يستتبع ذلك من قواعد الأولوية، إضافة إلى تجنب أية مشكلات في عملية التسليم تتعلق بمكان وجود المبيع.[3]

وبموجب المادة (3) من البروتوكول تطبق أحكام الضمانات الدولية على البيع، والضمانة الدولية المرتقبة على البيع المرتقب ويكون المدين هو البائع والدائن هو المشتري.

قد يبدو مستغرباً أن يعامَل المشتري في البيع على أنه دائناً وليس مديناً، إلا أن ذلك يُعد صحيحاً نظراً إلى أن المشتري (كالدائن في عقد الضمان) هو المخول بالتسجيل لاكتساب ملكية الطائرة، فضلاً عن أن البائع يعامَل كمدين لغايات تحديد نطاق تطبيق الاتفاقية حيث تنطبق الاتفاقية عندما يكون المدين، أي البائع في هذه الحالة، موجوداً في دولة متعاقدة. وينظر إلى موطن البائع لأنه هو الذي يمنح الضمانة على غرار المدين في العقود الأخرى المنشئة للضمانات الدولية.

---

[1] تنص المادة (3) من البروتوكول فيما يخص "**تطبيق الاتفاقية على المبيعات**" على أن:

(1. تطبق الأحكام التالية من الاتفاقية كما لو كانت الإشارات إلى أي عقد ينشئ ضمانة دولية أو ينص عليها هي إشارات إلى عقد بيع، وكما لو كانت الإشارات إلى أي ضمانة دولية وأي ضمانة دولية مرتقبة والمدين والدائن هي إشارات إلى بيع وبيع مرتقب والبائع والمشتري على التوالي:

المادتان 3 و4، والفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (1) من المادة (16)، والفقرة (4) من المادة (19)، والفقرة (1) من المادة (20) (فيما يتعلق بتسجيل عقد بيع أو بيع مرتقب)، والفقرة (2) من المادة (25) (فيما يتعلق ببيع مرتقب) والمادة (30).

2. وبالإضافة الى ذلك، تطبق على عقود البيع والمبيعات المرتقبة الأحكام العامة الواردة في المادة (1) والمادة (5) والفصول من الرابع الى السابع، والمادة (29) (وباستثناء الفقرة 3 من المادة 29 التي تحل محلها الفقرتان 1 و 2 من المادة الرابعة عشر) والفصل العاشر، والفصل الثاني عشر (باستثناء المادة (43)، والفصل الثالث عشر، والفصل الرابع عشر (باستثناء المادة 60)).

[2] الفقرة (1) من المادة (2) من البروتوكول.

[3] **Practitioner's Guide**: مرجع سابق، ص (14)

ويمكن لعقد البيع أن يكون أساساً لإنشاء ضمانة دولية مرتقبة، ذلك إذا لم تكن ملكية الطائرة أو معداتها المبيعة قد انتقلت بَعَد إلى المشتري، وتضمن هذا العقد النص صراحة على احتفاظ البائع بملكية المبيع، ويكون ذلك مثلاً في الحالات التي تكون فيها الطائرة أو معداتها قيد التصنيع ويتم الاتفاق على تسليمها للمشتري عند الانتهاء من عملية التصنيع، ففي هذه الحالة لا يمكن تسجيل هذا العقد كبيع تام بل كبيع مرتقب. ويقابل البيع المرتقب الوعد بالبيع الملزم لجانبين في القانون الأردني والمستوفي لشروط صحة هذا الوعد.[1]

وتنطبق أحكام البيع المرتقب على عقود التأجير التي تعطي المستأجر خيار الشراء. ففي هذه الحالات، يحق للمشتري المرتقب أو المستأجر (مع خيار الشراء) تسجيل الضمانة الدولية المرتقبة على الطائرة أو إحدى معداتها، حتى يتجنب أن يحل محله مشترٍ آخر أو مشترٍ مرتقب آخر، قد يقوم المؤجر ببيعه أو الموافقة على بيعه الطائرة أو المعدات ذاتها، ويقوم هذا المشتري بتسجيل الضمانة الموضوعة على هذه المعدات أولاً.[2]

كما يستطيع الشخص أن يحوز على ضمانة على الطائرة أو إحدى معداتها قابلة للتسجيل بصفتين مختلفتين. ففي حالة المستأجر بموجب عقد تأجير مع خيار الشراء قد يخول العقد للمستأجر بالتأجير الفرعي، فيستطيع المستأجر تسجيل ضمانة دولية مرتقبة تتعلق بخيار الشراء بصفته مستأجراً، ويستطيع أيضاً تسجيل ضمانة دولية تتعلق بالتأجير الفرعي بصفته مؤجراً ليضمن استرداد المأجور. ولكلٍ من هذين التسجيلين وظيفة مختلفة؛ فالتسجيل الأول وُضع حمايةً للمستأجر من تصرف المؤجر الأصلي بالطائرة أو إحدى معداتها، والثاني وُضع حمايةً له كمؤجر فرعي من تصرف المستأجر الفرعي بالطائرة أو إحدى معداتها.[3]

وعلى الرغم من أن المادة (3) من البروتوكول شملت عقود البيع في نطاق تطبيق الاتفاقية، إلا أنها حددت بوضوح إلى أي مدى تطبق عليها أحكام الاتفاقية، حيث أن تطبيق الاتفاقية يتم على عقود البيع وعقود البيع المرتقبة في الحالات المنصوص عليها في المادة (3) من البروتوكول على سبيل الحصر.

---

[1] تنص المادة (105) من القانون المدني الأردني على أن (***1- الاتفاق الذي يتعهد بموجبه كلا المتعاقدين أو أحدهما بإبرام عقد معين في المستقبل لا ينعقد إلا إذا عينت جميع المسائل الجوهرية للعقد المراد إبرامه والمدة التي يجب إبرامه فيها.***
2- وإذا اشترط القانون لتمام العقد استيفاء شكل معين فهذا الشكل تجب مراعاته أيضا في الاتفاق الذي يتضمن الوعد بابرام هذا العقد)

[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (185)

[3] **Planta**: مرجع سابق، ص (48)

إن الضمانات التي تم استعراضها باختلاف أنواعها يمكن أن تسجَل في السجل الدولي كضمانات دولية على النحو المنصوص عليه في الفصلين الرابع والخامس من الاتفاقية.[1] ويترتب على عدم تسجيل الضمانات الدولية أصولياً أن هذه الضمانات غير المسجلة لا تكون لها أولوية على الضمانات المسجلة التي تنافسها، حتى لو كانت هذه الضمانات غير المسجلة معلومة فعلاً لحامل أي ضمانة مسجلة عند نشوء أو تسجيل ضمانه.[2]

وحتى تخضع الضمانة لأحكام الاتفاقية والبروتوكول يجب أن تتوفر فيها عناصر اشترطتها الاتفاقية، وهذا ما يبينه الفرع الثالث.

الفرع الثالث

شروط خضوع الضمانة الدولية لاتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات

(نطاق تطبيق الاتفاقية)

لكي تقع الضمانة ضمن نطاق تطبيق الاتفاقية والبروتوكول يجب (أولاً) أن تنبثق من عقود موافقة للاتفاقية موضوعياً وشكلياً ويشمل ذلك أن تقع على منقولاتٍ مخصوصة و(ثانياً) أن تتوفر رابطة بين العقد وإحدى الدول المتعاقدة.

أولاً: أن تكون العقود المُنشئة للضمانة موافقة للاتفاقية موضوعياً وشكلياً

هناك عدة شروط موضوعية يجب أن تتوفر حتى تنشأ الضمانات الدولية على الطائرة أو إحدى معداتها؛ وهي: أن يكون العقد المبرم بين الدائن والمدين هو أحد أنواع العقود المنشئة للضمانات (عقد ضمان، أو عقد بيع يشترط الاحتفاظ بالملكية أو عقد تأجير أو عقد بيع) - والتي تمت دراستها على نحو تفصيلي في الفرع الثاني من هذا المطلب عند الحديث عن أنواع الضمانات الدولية-، وأن تكون معدات الطائرات - محل الضمانة - هي إحدى الأنواع الثلاثة التي تنص عليها الاتفاقية والبروتوكول (هيكل الطائرة أو محرك الطائرة أو طائرة هيليكوبتر)، إضافة إلى اشتراط وجود المدين - وقت إبرام العقد المنشئ للضمانات الدولية أو الذي ينص عليها- في دولة متعاقدة.

---

[1] يختص الفصل الرابع من الاتفاقية بأحكام نظام التسجيل الدولي، ويختص الفصل الخامس بأحكام المسائل الأخرى المتعلقة بالتسجيل

[2] وذلك استناداً لنص الفقرة (2) من المادة (29) من الاتفاقية

وحددت الاتفاقية متطلباتٍ أخرى شكلية يجب أن تتوفر في العقد المنشئ للضمانات الدولية على الطائرة - أو الذي ينص عليها - حتى تنشأ ضماناتٍ دولية بشكل صحيح لغايات تطبيق الاتفاقية والبروتوكول، حيث تنشأ الضمانات الدولية بتحقيق هذه المتطلبات حتى لو لم تكن هذه المتطلبات كافيةً لإنشاء عقد بيع أو تأجير أو بيع مع اشتراط الاحتفاظ بالملكية أو عقد ضمان في ظل القانون الوطني الواجب التطبيق أو كانت هذه الضمانات الدولية غير معروفة في القانون الوطني.[1]

وبهذا المعنى، تتمتع الضمانات الدولية بنوع من الاستقلالية، كونها تنشأ استناداً لاتفاقية كيب تاون ذاتها. وعلى الرغم من هذه الاستقلالية إلا أنه يبقى للقانون الوطني الواجب التطبيق مسائلَ يحكمها تخرج عن نطاق تطبيق الاتفاقية، منها وجود العقد وصحته، إضافة إلى تحديد الوقت الذي دخل فيه العقد حيز الوجود، والمسائل التي ترتبط بذلك مثل أهلية التعاقد والرضا، والحق في التصرف وآثار بطلان العقد وغيرها.

وقد حددت المادة (7) من الاتفاقية "**المتطلبات الشكلية**" الواجب توافرها في العقد المنشئ للضمانة الدولية، أو الذي ينص عليها، بنصها على أن (***تنشأ ضمانة كضمانة دولية بموجب هذه الاتفاقية عندما يكون العقد المنشيء للضمانة أو الذي ينص عليها:***

أ. مكتوباً،

ب. متصلاً بمعدات يملك سلطة التصرف فيها الضامن أو البائع بشرط أو المؤجر،

ج. يجعل من الممكن تحديد المعدات وفقًا للبروتوكول، و

د. يسمح، في حالة عقد الضمان، بتحديد الالتزامات المضمونة، ولكن بدون الحاجة إلى بيان مبلغ أو مبلغ أقصى مضمون)

كما حددت الفقرة (1) من المادة (5) من البروتوكول المتطلبات الشكلية فيما يخص عقود البيع بنصها على أن (***يكون أي عقد بيع لأغراض هذا البروتوكول هو عقد البيع:***

أ. المبرم كتابةً،

ب. المتصل بإحدى معدات الطائرات التي يملك البائع سلطة التصرف فيها،

---

[1] **Practitioner's Guide**: مرجع سابق، ص (15)

ج. الذي يسمح بتحديد معدات الطائرات وفقاً لهذا البروتوكول).

يتضح من النصوص أعلاه بأن العقد المُنشئ للضمانات الدولية على الطائرة - أو الذي ينُص عليها - يجب أن يلبي أربعة متطلبات شكلية، هي:

1- الكتابة:

يجب أن يكون العقد المنشىء للضمانات الدولية - أو الذي ينص عليها- مكتوباً. وقد عرفت الاتفاقية **"الكتابة"** في الفقرة (ن ن) من المادة (1) بأنها (***تسجيلٌ للمعلومات (بما في ذلك المعلومات المبلغة بوسائل الإرسال عن بعد في شكلٍ ملموس أو في غير ذلك من الأشكال) بحيث يمكن استنساخه في مناسبة لاحقة في شكلٍ ملموس، ويبين بوسيلة معقولة موافقة الشخص على التسجيل***).

يستفاد من النص أن العقد قد يكون بشكلٍ ورقي أو الكتروني شريطة أن يكون بالإمكان استنساخه لاحقاً بشكلٍ ملموس، كإمكانية استخراجه بصورة ورقية مثلاً، وأن يبين بوسيلة معقولة موافقة الشخص على التسجيل، ويكون ذلك عادة بموجب توقيعٍ يدوي أو الكتروني.

وتجب الإشارة إلى أن مفهوم الكتابة فيما يخص عملية التعاقد قد تطور في التشريعات الأردنية، حيث سنَ المشرع الأردني قانون المعاملات الإلكترونية رقم (85) لسنة 2001 [1]، وذلك لتنظيم استخدام الوسائل الالكترونية في التعاملات التعاقدية. وعرف هذا القانون " **العقد الالكتروني**" في المادة (2) منه بأنه (***الاتفاق الذي يتم انعقاده بوسائل الكترونية، كلياً أو جزئياً***). فإذا كان القانون الأردني هو القانون الواجب التطبيق على العقد بموجب قواعد تنازع القوانين أمام القاضي الأردني، فإن مفهوم الكتابة في القانون الأردني يمكن أن يطبق مع مراعاة ما جاء في الاتفاقية.

2- ولاية التصرف:

يجب أن يكون العقد المنشىء للضمانات الدولية - أو الذي ينص عليها - متعلقاً بمعداتٍ يملك الضامن أو البائع بشرط أو المؤجر أو البائع سلطة التصرف فيها.

---

[1] قانون المعاملات الالكترونية رقم (85) لسنة 2001 المنشور على الصفحة (6010) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4524) بتاريخ 2001/12/31

وولاية التصرف كمصطلح واسع تشمل "الحق في التصرف" وذلك في الحالات التي يكون فيها الضامن أو البائع بشرط أو المؤجر أو البائع مالكاً للطائرة أو المعدات أو لديه صلاحية المالك في التصرف بها.

وقد تعتبر بعض التصرفات الصادرة عن الفضولي صحيحةً لنقل ملكية المعدات أو بعض الضمانات الأخرى المرتبطة بها وذلك في حالة وجود قاعدة قانونية تجيز ذلك. فعلى سبيل المثال، إذا قام الوكيل ببيع الطائرة أو المعدات على الرغم من أنه لا يملك سلطةً فعلية للتصرف بهذه المبيعات متجاوزاً بذلك حدود وكالته، وكان لديه سلطة ظاهرية للقيام بذلك، ففي هذه الحالة تثبت ولاية التصرف للوكيل في البيع الذي قام به إذا كان هذا التصرف الذي قام به أكثر نفعاً للمالك.

وعليه، فإنه لا يشترط لثبوت ولاية التصرف أن يكون الضامن أو البائع بشرط أو المؤجر مالكاً للطائرة أو المعدات . وتنشأ ولاية التصرف عادةً بموجب أحكام القانون الوطني الواجب التطبيق. فالقانون الواجب التطبيق هو الذي يحدد أهلية التعاقد ومدى صلاحية التصرف لديه وصحة العقد من حيث الشروط الموضوعية بشكل عام.

كما قد تنشأ ولاية التصرف أيضاً بموجب الاتفاقية. فعلى سبيل المثال، يتضح من أحكام الاتفاقية المتعلقة بقواعد التسجيل والأولوية الخاصة بالضمانات التي يحوزها البائع المرتقب أو المؤجر ثبوت ولاية التصرف ضمناً للمشتري المرتقب أو المستأجر، وبالتالي يحق له الحصول على هذه الضمانات التي إذا تم تسجيلها قَبلَ ضماناتِ بائعٍ مرتقب أو مؤجر آخر يكون لها الأولوية، وإلا فإنه لا جدوى أصلاً من جعل ضمانات البائع المرتقب أو المؤجر قابلةً للتسجيل كضمانات دولية بموجب الاتفاقية.

3- تحديد الالتزامات المضمونة

إذا كان العقد المنشئ للضمانات الدولية هو " عقد ضمان"، فيجب في هذه الحالة أن يسمح العقد بتحديد الالتزامات المضمونة، وبمعنى آخر، يجب أن يكون بالإمكان معرفة ما هي الالتزامات

تنص المادة (840) من القانون المدني الأردني على أن (***تثبت للوكيل بمقتضى عقد الوكالة ولاية التصرف فيما يتناوله التوكيل دون أن يتجاوز حدوده إلا فيما هو أكثر نفعاً للموكل***).

Official Commentary: مرجع سابق، ص (53)

المرجع السابق، ص (276)

المضمونة بموجب العقد من خلال بيانات العقد، مما يجعل ذكر هذه البيانات من عناصر الشكلية وإن كانت تنصب على موضوع العقد. ولا يشترط لهذه الغاية أن يتضمن العقد بيان قيمة المبلغ، أو الحد الأقصى للمبلغ، المضمون بموجبه.

كما أنه لا يُشترط تحديد كل التزام على حده، فوجود وصف عام لهذه الالتزامات المضمونة يفي بالغرض، ويعود ذلك لاعتبارات عملية، حيث أنه في العديد من الحالات يكون عقد الضمان يتعلق بضمان التزاماتٍ مستقبلية قد لا تُعرف طبيعتها أو قيمتها مسبقاً عند التعاقد.[1]

وتجب الإشارة إلى أن التسجيل لا يعد متطلباً لإنشاء الضمانات الدولية، ولا يعد أيضاً ضماناً على وجود ضماناتٍ دولية، فوظيفة التسجيل تتمثل – كما سنرى لاحقاً- في إشعار الغير بوجود ضمانات دولية، وتثبيت حق الأولوية لحامل هذه الضمانات.

4-المعدات المنقـولة محل الضمانة الدولية

يشترط أيضاً لسريان الاتفاقية على الضمانات هو أن يتعلق العقد المنشئ لهذه الضمانات بنوعٍ محددٍ من المعدات المنقولة المحددة في البروتوكول ذي العلاقة. وحيث أن هذه الرسالة تتعلق بالضمانات الواقعة على الطائرات ومعداتها، فلا بد من تفصيل هذا الشرط فيما يخص هذه المعدات بالاستناد لأحكام بروتوكول الطائرات.

حددت الفقرة (3) من المادة (2) من الاتفاقية نطاق تطبيقها من حيث المعدات المنقولة، بنصها على:

(إن الفئات المشار إليها في الفقرتين السابقتين هي:

أ. هياكل الطائرات ومحركات الطائرات وطائرات الهيليكوبتر

ب. قاطرات وعربات السكك الحديدية ج أصول الفضاء).

وجاءت المادة الأولى من البروتوكول بتعريفات مفصلة للمعدات المنقولة الخاصة بالطائرات، حيث عرف البند (ج) من الفقرة (2) منها **"معدات الطائرات"** بأنها ***(تعني هياكل الطائرات ومحركات الطائرات وطائرات الهيليكوبتر).***

---

[1] المرجع السابق، ص (55)

وعرَف البند (أ) من الفقرة (2) من المادة ذاتها "**الطائرة**" بأنها ***(تعني طائرة كما هي معرفة لأغراض اتفاقية شيكاغو[1]، وهي إما هيكل الطائرة مع محركات الطائرات المركبة فيه، أو طائرات الهيليكوبتر)***. وعرَف قانون الطيران المدني الأردني "**الطائرة**" في المادة (2) منه بأنها (***أي آلة تستمد بقاءها في الجو بفعل ردود الهواء، وغير ردود الهواء المنعكسة على سطح الأرض، وتشمل جميع المركبات الهوائية مثل المنلطيد والبالونات والطائرات العمودية والشراعية والطائرات ذات الأجنحة الثابتة***).[2]

وإذا كانت الطائرة هيكلاً ومحركاً حسب التعاريف السابقة، فقد تقع الضمانة على المحركات وحدها. لذلك لا بد من توضيح المقصود بهياكل الطائرات ومحركاتها لغايات تطبيق الاتفاقية والبروتوكول.

(أ) هياكل الطائرات والطائرات العمودية (الهيليكوبتر)

عرف البند (هـ) من الفقرة (2) من المادة الأولى من البروتوكول "**هياكل الطائرات**" بأنها (***هياكل الطائرات (غير تلك المستخدمة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو خدمات الشرطة) التي عندما تركب فيها محركات طائرات ملائمة، تصدر لها سلطة الطيران المختصة شهادة طراز لنقل ما يلي:***

(1) ثمانية أشخاص على الأقل بمن فيهم الطاقم، أو (2) بضائع يتجاوز وزنها (2750) كيلو جراماً،

مع جميع الوحدات والملحقات والقطع والمعدات الأخرى المركبة أو المدمجة فيها أو الملحقة بها (غير محركات الطائرات) وكل البيانات والأدلة والسجلات المتعلقة بها).

كما عرف البند (ل) من المادة نفسها "**طائرات الهيليكوبتر**" بأنها (***الآلات الأثقل من الهواء (غير تلك المستخدمة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو خدمات الشرطة) التي تعتمد أساساً أثناء الطيران***

---

[1] اتفاقية الطيران المدني الدولية (اتفاقية شيكاغو الموقعة في شيكاغو 1944) التي عرفت "**الطائرة**" في الملحق السادس لها "**تشغيل الطائرات**" بأنها: (***مركبة هوائية أثقل من الهواء تعمل بقوى محركة وتستمد أساساً قوة رفعها للطيران من ردود فعل حركة الهواء على أسطح تظل ثابتةً في ظروف طيران معينة***).

[2] قانون الطيران المدني الأردني رقم (41) لسنة 2007 المنشور على الصفحة (3735) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4828) بتاريخ 2007/5/31.

على ردود فعل الهواء على واحد أو أكثر من الدوارات المشغلة بمحرك على محاور رأسية أساساً والتي تصدر لها سلطة الطيران المختصة شهادة طراز لنقل ما يلي:

(1) خمسة أشخاص على الأقل بمن فيهم الطاقم، أو (2) بضائع يتجاوز وزنها (450) كيلو جراماً،

مع جميع الوحدات والملحقات والقطع والمعدات الأخرى المركبة أو المدمجة فيها أو الملحقة بها (بما فيها الدوارات) وكل البيانات والأدلة والسجلات المتعلقة بها).

والسبب في معاملة طائرات الهيليكوبتر كهياكل الطائرات هو أن الاتفاقية تهدف إلى شمول المعدات المنقولة ذات القيمة العالية.

وتدخل هياكل الطائرات وطائرات الهيليكوبتر في نطاق الاتفاقية شريطة أن لا تُستخدم في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو خدمات الشرطة. وقد نصت على هذا الاستثناء أيضاً اتفاقية الطيران المدني الدولي **"اتفاقية شيكاغو"** لتشمل فقط الطائرات التي تستخدم لأغراض تجارية دون طائرات الدولة.[1] ويتمثل استخدام الطائرات في أغراض تجارية بتشغيلها في النقل الجوي التجاري – المنتظم وغير المنتظم - لنقل الركاب أو البريد أو البضائع.

كما وأنه يمكن تطبيق أحكام البروتوكول على طائرات الدولة التي تستخدم لأغراض أخرى غير المذكورة في البندين (هـ) و (ل) من الفقرة (2) من المادة الأولى منه، كطائرات الدولة التي تُستخدم في خدمات الإطفاء أو الخدمات الطبية أو التي تستخدم في نقل المسؤولين الحكوميين.

وفي جميع الأحوال، فإن هذا التمييز بين الطائرات التجارية وطائرات الدولة لا يؤدي إلى استثناء هياكل الطائرات أو محركاتها أو طائرات الهيليكوبتر المستخدمة لغايات مختلطة (mixed-use)، كاستخدامها لغايات تجارية وغايات أخرى في الوقت ذاته.[2]

---

[1] عرفت اتفاقية شيكاغو **"طائرات الدولة"** بأنها (***الطائرات المستخدمة في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة***)، كما عرفتها المادة (2) من قانون الطيران المدني الأردني بأنها (***الطائرات التي تخدم أغراض الدولة حصرياً***)

[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (180)

(ب) محــركات الطائــرات

عرف البند (ب) من الفقرة (2) من المادة الأولى من البروتوكول **"محركات الطائرات"** بأنها ***(محركات الطائرات التي تعمل بتكنولوجيا الدفع النفاث أو التربينية أو المكبسية (غير تلك المستخدمة في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو خدمات الشرطة): (1) التي لا تقل قوتها الدافعة عن (1750) باوند أو ما يعادلها في حالة محركات الطائرات التي تعمل بالدفع النفاث، و (2) التي لا تقل قدرة الإقلاع التقديرية لعمود الإدارة عن (550) حصان أو ما يعادلها في حالة محركات الطائرات التربينية أو المكبسية، مع جميع الوحدات والملحقات والقطع والمعدات الأخرى المركبة أو المدمجة فيها أو الملحقة بها وكل البيانات والأدلة والسجلات المتعلقة بها).***

كما يتضح من النص، فإن التمييز بين محركات الطائرات الواقعة ضمن نطاق الاتفاقية وتلك التي لا تقع ضمن نطاق تطبيقها يتمثل في حجم وقوة هذه المحركات، حيث نص التعريف أعلاه على الحد الأدنى لقدرة المحرك وذلك كوسيلة تعكس أن الاتفاقية والبروتوكول يستهدفان المعدات ذات القيمة المادية العالية حصراً.

كما يُلاحظ أن الاستثناء المتعلق بالاستخدام في الخدمات العسكرية أو الجمركية أو خدمات الشرطة وارد أيضاً فيما يخص محركات الطائرات وللأسباب نفسها.

وتجدر الإشارة إلى أن وحدات الطاقة المساعدة (Auxiliary Power Units "APU's") والتي تزود المحرك الرئيسي بالطاقة فقط دون الدفع لا تعتبر من محركات الطائرة وإنما جزءاً من هيكل الطائرة.[1]

ويترتب على معاملة الاتفاقية محركات الطائرات بشكل مستقل ومنفصل عن هياكلها اعتبار أن لهذه المحركات مركزاً قانونياً منفرداً، وبذلك تنفصل حقوق الحيازة، بما فيها الضمانات، المتعلقة بهذه المحركات عن تلك المتعلقة بهياكل الطائرات. والسبب في ذلك يعود إلى أنه في أغلب الأنظمة القانونية فإن الشيء يفقد مركزه القانوني كشيءٍ معينٍ بالذات عندما يُثبَت على شيء آخر مما يؤدي إلى اندماج حقوق حيازة هذين الشيئين معاً، وهذا يشمل الضمانات، ومثال ذلك تثبيت المحرك على هيكل الطائرة مما يجعلهما كياناً واحداً، إلا أنه نظراً لقيمة محركات الطائرات العالية، توجد هناك

[1] المرجع السابق، ص (179)

عمليات تمويلٍ مستقلة لتمويل محركات الطائرات يكون محل العقد فيها هو محرك الطائرة فقط، فتطبيق القاعدة العامة آنفة الذكر يترك المموِل دون حماية بعد عملية تثبيت هذا المحرك على هيكل الطائرة. ولمنح الدائنين تأميناتٍ لديونهم في مثل هذه الحالات، جاءت الاتفاقية بإمكانية وضع ضماناتٍ على محركات الطائرات.

ولم يضع المشرع الأردني أحكاماً خاصة لاتصال المنقول بالمنقول كإحدى طرق انتقال الملكية إذا كان فصلهما لا يؤدي إلى تلف كما هي الحال بالنسبة للطائرة ومحركاتها، واكتفى بترك الحرية للقاضي في فض النزاع المتعلق باتصال منقولين لمالكين مختلفين ولا يمكن فصلهما دون تلف ولم يكن هناك اتفاق بين المالكين استناداً للعرف والعادة وقواعد العدالة.[1] ولا يوجد في قانون الطيران المدني الأردني ما يشير إلى إمكانية تسجيل التصرفات والوقائع القانونية التي تخص محرك الطائرة المسجلة في السجل الوطني للطائرات.

ولا تنشئ الاتفاقية بحد ذاتها حقوقاً على محركات الطائرات أو أي منقولات أخرى تقع ضمن نطاق تطبيقها، حيث إن دور الاتفاقية يتمثل في إنشاء نظام قانوني يسمح بموجبه للدائنين بممارسة بعض التدابير في حالات إخلال مدينهم بالتزاماته التعاقدية. وليكون الدائن مؤهلاً لممارسة أيٍ من هذه التدابير، لا بد من أن يسجل ضماناتٍ دولية لدينه حسب أحكام الاتفاقية، وهذه الأحكام تتيح للدائن أن يسجل ضمانات دولية على محركات الطائرات.

ونظراً إلى أن محركات الطائرات يتم استبدالها بشكل مستمر، وأنها ذات قيمة مالية عالية، فمن المنطقي أن تُعامل بشكل مستقل، مع الإبقاء على إمكانية أن تكون محلاً لتأمينات الدين خلال عمليات التمويل، حتى وإن تم تثبيتها على هيكل الطائرة.[2]

وتشمل الطائرات ومعداتها المذكورة أعلاه جميع الوحدات والملحقات والقطع والمعدات الأخرى المركبة أو المدمجة فيها أو الملحقة بها وكل البيانات والأدلة والسجلات المتعلقة بها، ويترتب على ذلك أن الضمانات الدولية على أي من الطائرات أو معداتها تشمل أيضاً جميع هذه الملحقات.

---

[1] تنص المادة (1145) من القانون المدني على أن (***إذا اتصل منقولان لمالكين مختلفين بحيث لا يمكن فصلهما دون تلف ولم يكن هناك اتفاق بين المالكين قضت المحكمة في النزاع مسترشدةً بالعرف وقواعد العدالة مع مراعاة الضرر الذي وقع وحالة الطرفين وحسن نية كل منهما***).

[2] **Planta**: مرجع سابق، ص (50-51)

إلا أنه إذا حاز شخص آخر حقاً في أي من هذه الملحقات قبل تركيبها على هيكل أو محرك طائرة أو على طائرة هيليكوبتر، واستمر وجود هذا الحق بموجب القانون الواجب التطبيق بعد تركيبها، فلا تؤثر أحكام الاتفاقية على مثل هذا الحق، ولا تؤثر أيضاً على إمكانية منح حقوق في تلك الملحقات بشكل مستقل عن الطائرات ومعداتها إذا أمكن ذلك بموجب القانون الواجب التطبيق.

وهذا ما نصت عليه الفقرة (4) من المادة (14) من البروتوكول بأن:

(تنطبق الفقرة (7) من المادة (29) من الاتفاقية على أي شيء - بخلاف إحدى المعدات- يكون مركباً على هيكل أو محرك طائرة أو طائرة هيليكوبتر) حيث تنص الفقرة (7) من المادة (29) من الاتفاقية على ***(إن هذه الاتفاقية:***

أ. لا تؤثر على حقوق شخص في أي شيء، بخلاف إحدى المعدات، كان مملوكاً له قبل تركيبه على إحدى المعدات، إذا استمر وجود تلك الحقوق وفقاً للقانون الواجب التطبيق بعد التركيب.

ب. لا تمنع إنشاء حقوق في شيء، بخلاف إحدى المعدات، ركب مسبقاً على المعدات، إذا كانت تلك الحقوق قائمة وفقاً للقانون الواجب التطبيق).

وأعتقد بأن ما ينطبق على محركات الطائرات، من الممكن دراسة تطبيقه أيضاً على معدات منقولة أخرى، على سبيل المثال؛ أجهزة الملاحة الجوية وأنظمة الحاسوب المستخدمة في الطائرات، وغيرها من الأجهزة ذات القيمة المالية العالية، والتي يمكن أن تكون محلاً لعقد تمويل وبالتالي كضمانات دولية على النحو الوارد أعلاه.

أخيراً يجب أن تكون المعدات محل الضمانة الدولية محددة بشكل كاف. ويجب أن يسمح العقد المنشيء للضمانات الدولية - أو الذي ينص عليها- بتعيين الطائرة أو معداتها بالذات وذلك وفقاً لأحكام البروتوكول. ويعتبر هذا المتطلب جوهرياً أيضاً لغايات تسجيل الضمانات، ذلك أن نظام التسجيل مبنيٌ على المعدات ومتعلق بها.

وعليه، فإنه لا يكفي لهذه الغاية أن يتم تعيين الطائرة أو المعدات بذكر أنها معدات تقع ضمن نطاق عقد الضمان فحسب، بل يجب أن يتم تعيين الطائرة أو المعدات بالذات وبدقةٍ في العقد نفسه. وقد تركت الاتفاقية مسألة تحديد معايير تعيين المعدات للبروتوكول ذي العلاقة.

وتنص المادة (7) من البروتوكول في " **وصف معدات الطائرات** " على أنه (***يعتبر وصف إحدى معدات الطائرة، الذي يتضمن الرقم المتسلسل للصانع واسم الصانع وتسمية الطراز، ضرورياً وكافياً لتحديد المعدات لأغراض الفقرة الفرعية (ج) من المادة (7) من الاتفاقية، والفقرة الفرعية (ج) من المادة (5) من هذا البروتوكول***).

ولا يقتصر تطبيق أحكام الاتفاقية على المعدات المكتملة، بل تطبق أيضاً على المعدات قيد التصنيع والتي تكون في مرحلة يمكن فيها أن تعتبر من إحدى فئات المعدات المذكورة في الفقرتين (2) و (3) من المادة (2) من الاتفاقية، وتلبي معايير تعيين المعدات.

ثانياً: ارتباط الضمانة الدوليـــة بدولة متعاقدة

إضافة إلى الشروط آنفة الذكر والمتعلقة بتحديد نطاق تطبيق الاتفاقية، يُشترط أيضاً أن يكون هناك ارتباط بين الضمانة الدولية وإحدى الدول المتعاقدة. يتحقق هذا الارتباط وفقاً للاتفاقية إذا كان موقع المدين - وقت إبرام العقد المنشئ للضمانات الدولية أو الذي ينص عليها - في دولة متعاقدة.

فقد نصت المادة (3) من الاتفاقية فيما يخص "**نطاق التطبيق**" على أن (***1. تنطبق هذه الاتفاقية عندما يكون موقع المدين، وقت إبرام العقد الذي ينشئ الضمانة الدولية أو ينص عليها، في دولة متعاقدة. 2. لا يؤثر وجود الدائن في دولة غير متعاقدة على تطبيق هذه الاتفاقية***). وقد أشارت هذه المادة إلى متطلب ضروري يتعلق بدولة متعاقدة، ألا وهو وجود المدين في هذه الدولة في وقت إبرام العقد. فإذا لم يتحقق هذا الشرط فلا تطبق الاتفاقية.

وجاءت المادة (4) من الاتفاقية بمزيد من التفصيلات لما ورد في الفقرة (1) من المادة (3) منها فيما يخص "**موقع المدين**"، حيث نصت على أنه:

(***1. لأغراض الفقرة (1) من المادة (3)، يكون موقع المدين في أي دولة متعاقدة: (أ) وفقاً للقانون الذي تم تأسيسه أو تكوينه بموجبه، (ب) حيث يوجد مكتبه المسجل أو مقره القانوني، (ج) حيث يوجد مركزه الإداري، أو (د) حيث يوجد مقر أعماله.***

2. تعني الإشارة إلى مقر أعمال المدين في الفقرة الفرعية (د) من الفقرة السابقة مقر أعماله الرئيسي إذا كان لديه أكثر من مقر واحد لأعماله، أو تعني محل إقامته المعتاد إذا لم يكن لديه مقر لأعماله).

ويُلاحظ أن المادة (4) جاءت لتوسيع نطاق تطبيق الاتفاقية، ذلك أن إعطاء خيارات متعددة لموقع المدين يؤدي إلى زيادة إمكانية تحقق هذا الشرط. إلا أن هذه المادة تطبق فقط لغايات الفقرة (1) من المادة (3) من الاتفاقية، ولا تطبق لغايات مواد الاتفاقية ذوات الأرقام (1/ن) والتي تشير إلى مركز المصالح الرئيسية لجميع الأطراف، والمادة (2/43/ب) والتي تحدد الاختصاص القضائي، والمادة (5/52/أ) والتي تشير إلى الوحدات الاقليمية، والمادة (2/60/ب) والتي تتعلق بتطبيق المادة (1/ت) فقط.[1]

وقد أوضحت المادة (3) من الاتفاقية بأن الوقت المعتبر لتلبية شرط موقع المدين في دولة متعاقدة، هو وقت إبرام العقد الذي يُنشئ الضمانات الدولية أو ينصُ عليها، ولا يؤثر في تطبيق الاتفاقية انتقاله بعد ذلك إلى دولة غير متعاقدة.

ولم توضح المادة المقصود ب "وقت إبرام العقد"، والأرجح أن المقصود هو لحظة التوقيع على العقد من قبل الأطراف، حيث أن هذا المعنى يتماشى مع المتطلبات الشكلية الواردة في المادة (7) من الاتفاقية والتي تقضي بأن يكون العقد المنشئ للضمانة أو ينص عليها مكتوباً.

وجاءت المادة (4) من البروتوكول بخياراتٍ إضافيةٍ أخرى لتوسيع نطاق تطبيق الاتفاقية، حيث نصت على صور أخرى لارتباط الضمانة بإحدى الدول المتعاقدة، كما في الفقرة (1) منها التي تقضي بأنه:

(دون الإخلال بالفقرة (1) من المادة (3) من الاتفاقية، تنطبق الاتفاقية أيضاً بالنسبة لطائرة الهيليكوبتر، أو هيكل طائرة، مسجلة في سجلٍ للطائرات في دولة متعاقدة هي دولة التسجيل، وإذا تم التسجيل وفقاً لاتفاق بشأن تسجيل الطائرة فيعتبر التسجيل سارياً من وقت إبرام ذلك الاتفاق).

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (271)

يتضح من النص بأنه فيما يتعلق بطائرات الهيليكوبتر، أو هيكل الطائرة، فإن المتطلب البديل هو أن تكون هذه المعدات مسجلة في سجل الطائرات في دولة متعاقدة، وهي دولة التسجيل حسب التعريف الوارد في المادة الأولى من البروتوكول. إلا أنه إذا كان موقع المدين في دولة متعاقدة استناداً للفقرة (1) من المادة (3) من الاتفاقية، فإن كون دولة التسجيل ليست دولة متعاقدة لا يمنع من تطبيق الاتفاقية.

وبالتأمل في الجملة الأخيرة من المادة (1/4) من البروتوكول (***وإذا تم التسجيل وفقاً لاتفاق بشأن تسجيل الطائرة فيعتبر التسجيل سارياً من وقت إبرام ذلك الاتفاق***) نجد أنها تحتمل أمرين؛ إما أن هيكل الطائرة أو طائرة الهيليكوبتر كانت مسجلة في سجلٍ للطائرات في دولة متعاقدة قبل إتمام العملية التجارية، وستبقى مسجلة في هذا السجل بعد إتمامها، أو أنها غير مسجلة في سجلٍ للطائرات في دولة متعاقدة ولكنها ستسجل في سجل الطائرات في دولة متعاقدة في نهاية العملية التجارية، وفي هذه الحالة، فإن الضمانة الدولية المرتقبة تكون قابلة للتسجيل من وقت اتفاق الأطراف على بيع هيكل الطائرة أو طائرة الهيليكوبتر.

المطلب الثاني

تسجيل الضمانات الدولية وانقضاؤها

وضعت الاتفاقية والبروتوكول أحكاماً تفصيلية لتسجيل الضمانات الدولية على الطائرة أو إحدى معداتها في السجل الدولي المعد لهذه الغاية، وانقضاء هذه الضمانات استناداً لأحكامهما. وستتم دراسة هذه المواضيع في فرعين على التوالي.

عرف البند (ع) من الفقرة (2) من المادة (1) من بروتوكول الطائرات " **دولة التسجيل**" بأنها: (***تعني بالنسبة لطائرة ما، الدولة التي تقيد في سجلها الوطني أو الدولة التي توجد فيها سلطة تسجيل العلامات المشتركة التي تحفظ سجل الطائرات***)

عرف قانون الطيران المدني الأردني "**دولة التسجيل**" بأنها (***الدولة التي تم تسجيل الطائرة فيها***)

Planta: مرجع سابق، ص (53)

الفرع الأول

تسجيل الضمانات الدولية

تناولت الفصول الرابع والخامس والسادس والسابع من الاتفاقية والفصل الثالث من البروتوكول الأحكام المتعلقة بتسجيل الضمانات الدولية في السجل الدولي بموجب نظام التسجيل الدولي.

أنشأت الاتفاقية نظاماً عالمياً لأولوية الضمانات الدولية المتنافسة بما فيها تلك المتعلقة بالطائرات ومعداتها، كما أنشأت سجلاً دولياً لتسجيل هذه الضمانات لإشعار الدائنين والدائنين المرتقبين بوجود هذه الضمانات. واعتمدت الاتفاقية نظاماً لتسجيل الضمانات الدولية يظهر تأثره بشكل كبير بالنظام القانوني الأنجلو-أمريكي فيما يخص تسجيل المعاملات المضمونة الوارد في المادة (9) من القانون التجاري الأمريكي الموحد [1] والتي تتضمن تنظيم سجل دولي لتسجيل الضمانات التي تنطبق عليها أحكام هذا القانون.

اشتملت المادة (16) **"السجل الدولي"** من الاتفاقية على أنواع المعاملات والحقوق التي يمكن تسجيلها في هذا السجل، فنصت على أن:

(1. ينشأ سجل دولي لتسجيل ما يلي:

أ. الضمانات الدولية والضمانات الدولية المرتقبة والحقوق والضمانات غير الرضائية القابلة للتسجيل،

ب. الإحالات **[يعني: الحوالات]** ***والإحالات المرتقبة للضمانات الدولية،***

ج. حيازات الضمانات الدولية عن طريق الحلول القانوني أو التعاقدي بموجب القانون الواجب التطبيق،

د. إشعارات الضمانات الوطنية، و

هـ. تنزيل مرتبة الضمانات المشار إليها في أي من الفقرات الفرعية السابقة.

[1] Article (9) “Secured Transactions” of the **Uniform Commercial Code**.

2. يجوز إنشاء سجلات دولية مختلفة لفئات مختلفة من المعدات والحقوق التبعية.

3. لأغراض هذا الفصل والفصل الخامس، يشمل مصطلح (التسجيل)، حسب الحالة، تعديل التسجيل أو توسيع نطاقه أو شطبه).

وتطبق أحكام تسجيل الضمانات الدولية في السجل الدولي بشكل مماثل على كلٍ من هذه المعاملات والحقوق.

ينص البند (أ) من الفقرة (1) من المادة على تسجيل الضمانات الدولية والضمانات الدولية المرتقبة والحقوق والضمانات غير الرضائية القابلة للتسجيل[1] في السجل الدولي.

وينص البند (ب) على إمكانية تسجيل الإحالات والإحالات المرتقبة للضمانات الدولية في السجل الدولي، وقد عرفت الاتفاقية **"الإحالة"** في البند (ب) من المادة الأولى منها بأنها (***تعني الاتفاق الذي ينقل إلى الطرف المحال إليه حقوقاً تبعيةً، سواء نُفذ ذلك في شكل ضمانة أو أي شكل آخر، مع نقل الضمانة الدولية ذات الصلة أو بدون نقلها***)، كما عرفت **"الإحالة المرتقبة"** في الفقرة (خ) من المادة نفسها بأنها (***تعني إحالة يُزمع القيام بها مستقبلاً عند وقوع حدث معين، سواء كان هذا الحدث محقق الوقوع أو غير محقق الوقوع***).

ولا يوجد هناك ما يمنع من تسجيل الإحالات والإحالات المرتقبة وذلك حتى لو لم يتم تسجيل الضمانة الدولية محل هذه الإحالات كضمانة دولية موجودة أو ضمانة دولية مرتقبة، وهذا يشكل حمايةً للمحال إليه في مواجهة أي محال إليه مسجل لاحقاً، وفي مواجهة أي محال إليه غير مسجل طالما لم يقم بتسجيل الضمانة الدولية.

ويقتصر التسجيل بموجب البند (ب) على الإحالات الاتفاقية، وذلك حسب تعريف **" الإحالة"** الوارد أعلاه، ولا ينسحب ذلك على الإحالات التي تتم بحكم القانون.[2]

---

[1] ترتبط إمكانية تسجيل "**الحقوق أوالضمانات غير الرضائية القابلة للتسجيل**" بإعلان تودعه الدولة المتعاقدة استناداً للمادة (40) من الاتفاقية والتي تنص على أنه (***لأي دولة متعاقدة أن تقدم في أي وقت، في إعلان مودع لدى جهة ايداع البروتوكول، قائمة بفئات الحقوق أو الضمانات غير الرضائية القابلة للتسجيل بموجب هذه الاتفاقية بخصوص أي فئة من المعدات، كما لو كان الحق أو الضمان ضمانة دولية، ويجب أن ينظم وفقاً لذلك. ويجوز تعديل هذا الاعلان من وقت لآخر***).

[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (300)

وينص البند (ج) على إمكانية تسجيل حيازات الضمانات الدولية عن طريق الحلول القانوني أو التعاقدي بموجب القانون الواجب التطبيق.

وينص البند (د) من الفقرة (1) أعلاه على إمكانية تسجيل إشعارات الضمانات الوطنية، والتي عرفتها الاتفاقية في الفقرة (ر) من المادة (1) منها بأنها (***إشعاراً قُيِد أو سيُقيَد في السجل الدولي يفيد بإنشاء ضمانة وطنية***). وعرفت الاتفاقية "**الضمانة الوطنية**" بأنها (***ضمانة في حوزة الدائن على المعدات أنشئت بموجب عملية داخلية مشمولة بإعلان صادر بموجب الفقرة (1) من المادة 50***).

وقد عرفت الاتفاقية "**العملية الداخلية**" بأنها (***تعني عملية من النوع المذكور في الفقرات الفرعية من (أ) الى (ج) في الفقرة (2) من المادة (2) حيث يقع مركز المصالح الرئيسية لجميع الأطراف في هذه العملية وكذلك المعدات ذات الصلة (كما هو محدد في البروتوكول) في نفس الدولة المتعاقدة وقت إتمام العقد، وإذا كانت الضمانة الناشئة عن العملية قد قُيدت في سجل وطني في تلك الدولة المتعاقدة التي أصدرت إعلاناً بموجب الفقرة (1) من المادة 50***).

وبذلك، فإنه يشترط لإمكانية تسجيل إشعارات الضمانات الوطنية في السجل الدولي أن تكون الضمانة الوطنية الخاصة بالإشعار مسجلة في السجل الوطني لدولة متعاقدة، وأن تكون هذه الضمانة مشمولة بإعلان أودعته الدولة المتعاقدة بموجب الفقرة (1) من المادة (50) من الاتفاقية.

أما فيما يتعلق بتسجيل البيوع والبيوع المرتقبة في السجل الدولي، فيقوم السجل الدولي بتسجيل البيوع تحت مسمى "عقود بيع" وذلك مراعاة للحكم الوارد في المادة (3) من البروتوكول فيما يخص تطبيق الفقرة (1) من المادة (20) المتعلقة بتسجيل عقد البيع أو البيع المرتقب.

وتفيد المترادفات المنصوص عليها في المادة (3) من البروتوكول أن ما يقابل "الضمانة الدولية" هو "البيع"، والذي يمثل نقل ملكية المعدات بموجب عقد بيع، وليس "عقد البيع".

نصت الفقرة (أ) من المادة (38) "**الحلول**" من الاتفاقية على أنه (***مع مراعاة الفقرة (2)، ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر على اكتساب حقوق تبعية والضمانة الدولية ذات الصلة عن طريق الحلول القانوني أو التعاقدي بموجب القانون الواجب التطبيق***).

الفقرة (ص) من المادة (1) من الاتفاقية. وتنص الفقرة (1) من المادة (50) من الاتفاقية على أنه (***لأي دولة متعاقدة أن تعلن عند التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه أن الاتفاقية لن تطبق على أي عملية داخلية تجاه تلك الدولة بالنسبة لكل أنواع المعدات أو بعضها***)، وقد جاءت الفقرة الثانية من المادة (50) باستثناءات بنصها على أنه (***بالرغم من الفقرة السابقة، تسري على أي عملية داخلية احكام الفقرة (4) من المادة 8، والفقرة (1) من المادة 9، والمادة 16، والفصل الخامس، والمادة 29، وأي أحكام أخرى في هذه الاتفاقية بخصوص الضمانات المسجلة***)

فيما يخص الوقائع والتصرفات القانونية المتعلقة بالطائرات في الأردن فيتم تسجيلها في السجل الوطني للطائرات لدى هيئة تنظيم الطيران المدني الأردني، استناداً للمادة (6/أ/38) من قانون الطيران المدني.

ولذلك، فإنه في الحالات التي لا يشتمل فيها عقد البيع على نقل ملكية المعدات، فإنه يتم تسجيله في السجل الدولي على أنه:

- **عقد بيع يشترط الاحتفاظ بالملكية** ، وذلك إذا نص صراحة على الاشتراط بالاحتفاظ بملكية المعدات المبيعة، أو
- **بيع مرتقب.**

وتجب الإشارة إلى أنه عندما يتم تسجيل بيع مرتقب، ويتم إتمام البيع لاحقاً، فيعتبر البيع مسجلاً في السجل الدولي من وقت تسجيل البيع المرتقب، شريطة أن تكون المعلومات المتعلقة بالتسجيل كافيةً لتسجيل البيع.[2]

وعلى الرغم من أن تسجيل الضمانات الدولية في السجل الدولي لا يعدُ شرطاً لإنشاء الضمانات الدولية ولا دليلاً على وجودها، إلا أنه يؤكد على أولوية الضمانات الدولية المسجلة على الضمانات المسجلة لاحقاً أو الضمانات غير المسجلة، وذلك بغض النظر عما إذا علم من قام بالتسجيل أولاً بوجود ضمانات سابقةٍ أم لا.[3]

وكما أن التسجيل لا يُعد ضماناً على إنشاء أو سريان مفعول الضمانات الدولية المسجلة، فإن وجود تسجيل حالي لا يعني بالضرورة أن الضمانات الدولية لا تزال موجودة. لذلك، فإذا قام المشتري بشرط - بموجب عقد بيع مع الاشتراط بالاحتفاظ بالملكية – بالوفاء بكامل ثمن المعدات وحاز على ملكيتها، فإن الضمانات المقررة للبائع بشرط تنقضي سواء تم شطب التسجيل من السجل الدولي أم لا.[4]

وسيتم تالياً – وبشكل مختصر- دراسة آلية التسجيل والأحكام والمتطلبات المتعلقة بتسجيل الضمانات الدولية في السجل الدولي المعد لهذه الغاية:

[1] انظر تعريف "**عقد البيع**" في الفقرة (زز) من المادة (1) من الاتفاقية

[2] وذلك تطبيقاً لأحكام الفقرة (3) من المادة (18) من الاتفاقية

[3] وذلك حسب أحكام الفقرات (2/أ) و (3/ب) من المادة (29) من الاتفاقية.

[4] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (76)

أولاً: آليـــة التسجيل

أناطت الاتفاقية بكل بروتوكولٍ ملحقٍ بها مهمة إنشاء السجل الخاص به حسب مقتضيات ومتطلبات القطاع المعني، فقد نصت الفقرة (1) من المادة (18) من الاتفاقية على أن (**يحدد *البروتوكول واللوائح التنظيمية الشروط، بما في ذلك معايير تحديد المعدات، من أجل ما يلي: (أ) إجراء التسجيل (على اعتبار أن الموافقة المطلوبة في المادة 20 يمكن اعطاؤها مقدماً بوسيلة الإرسال الالكتروني)، (ب) القيام بأعمال البحث وإصدار شهادات البحث، ومع مراعاة ذلك، (ج) ضمان سرية معلومات ووثائق السجل الدولي غير المعلومات والوثائق المتعلقة بالتسجيل***).

وتم إنشاء سجل دولي لتسجيل الضمانات الدولية المتعلقة بالطائرات ومعداتها بموجب الاتفاقية **"سجل الطائرات"**؛ وهو نظام الكتروني على شبكة الانترنت [1] معدٌ لغايات إجراء التسجيل والموافقة عليه والقيام بعمليات البحث وإصدار شهادات البحث. وتم تعيين منظمة الطيران المدني الدولي (ICAO) كسلطة إشرافية لمراقبة وتنظيم هذا السجل.

كما تم اختيار مؤسسة أفياريتو (Aviareto) [2] – وهي مشروع مشترك بين الحكومة الإيرلندية وشركة سيتا (SITA) العالمية - لإنشاء السجل والقيام بأعمال المسجل وذلك تحت إشراف مجلس منظمة الطيران المدني الدولي، حيث بدئ العمل بسجل الطائرات – الذي يقع مقره في دبلن / إيرلندا- بتاريخ 2006/3/1 وذلك عند دخول الاتفاقية وبروتوكول الطائرات حيز النفاذ، وهو متاح على مدار الساعة طيلة أيام الأسبوع. [3] وهذا السجل هو بمثابة نظام إشعار للعامة بوجود الضمانات الدولية أو الضمانات الدولية المرتقبة الأمر الذي يمكِن الدائنين من المحافظة على أولويتها وعلى أثرها في إجراءات الإعسار تجاه المدين. بعبارة أخرى فإن التسجيل شرط لنفاذ الضمانة الدولية في مواجهة الغير وليس شرطا لصحتها بين الأطراف.

---

[1] https://www.internationalregistry.aero

[2] في تشرين أول من عام 2009 قام مجلس منظمة الطيران المدني الدولي بإعادة تعيين Aviareto لتشغيل وإدارة السجل الدولي لمدة خمسة أعوام أخرى من 2011 إلى 2016.

[3] **Havel, Brian F.**: Introduction to the Cape Town Convention & the Aircraft Protocol, Oxford, 2012, P (9).

ويتم التسجيل بقيام المسجل بإدخال البيانات والمعلومات المطلوبة الكترونياً في قاعدة بيانات السجل الدولي[1] وذلك بعد حصول طالب التسجيل على الموافقة المطلوبة والتي سيتم شرحها لاحقاً في البند (ثانياً). ويتمثل دور المسجل في استلام المعلومات والوقائع اللازمة للتسجيل من طالب التسجيل دون التحقق من صحتها وذلك نظراً للطبيعة الالكترونية لنظام التسجيل.

لذلك لا يُسأل المسجل عن أية أضرار تلحق الأطراف أو الغير بسبب عدم صحة المعلومات التي تسلمها، حيث تنص الفقرة (2) من المادة (28) من الاتفاقية على أن (***لا يكون المسجل مسؤولاً وفقاً للفقرة السابقة عن الأخطاء الوقائعية في معلومات التسجيل التي تلقاها المسجل أو أرسلها بالشكل الذي تسلمها به، ولا يكون المسجل والمسؤولون والعاملون لديه مسؤولين عن الأفعال أو الظروف التي تنشأ قبل تسلم معلومات التسجيل في السجل الدولي***).

إلا أن المسجل يُسأل عن الأضرار التي تلحق بالأطراف أو الغير جراء أخطائه أو تقصيره وأخطاء وتقصير تابعيه أو بسبب عطل في تشغيل نظام التسجيل الدولي، ويكون مسؤولاً بالتعويض عن هذه الأضرار والخسائر ما لم يتعلق الأمر بأعطال فنية حتمية تصيب النظام لا يمكن تفاديها، وذلك بنص الفقرة (1) من المادة (28) من الاتفاقية (***يكون المسجل مسؤولاً عن تعويض الأضرار عن الخسائر التي يتكبدها شخص والتي تنتج مباشرة بسبب خطأ أو تقصير المسجل والمسؤولين والعاملين لديه أو بسبب عطل في تشغيل نظام التسجيل الدولي، إلا إذا كان العطل بسبب حدث حتمي ولا يمكن مقاومته ولم يتيسر منعه باتباع أفضل الممارسات المستخدمة عموماً في مجال تصميم وتشغيل السجلات الالكترونية بما في ذلك الممارسات المتعلقة بالنظم الاحتياطية والنظم الأمنية والتشغيل الشبكي***).

ثانياً: الموافقة على التسجيل

إن السجل الدولي هو نظام مُعدٌ لتسجيل الضمانات الدولية المرتبطة بمعدات منقولة معينة بالذات، لذلك فإن هذه الضمانات يتم تسجيلها على هذه المعدات وليس على أشخاص (المدينين)، مع

[1] تنص الفقرة (2) من المادة (19) من الاتفاقية على أن (***يكون التسجيل، إذا كان صحيحاً، تاماً عند إدخل البيانات المطلوبة في قاعدة بيانات السجل الدولي ليكون البحث عنها ميسراً***)، وقد نصت المادة (5) من لائحة السجل الدولي والمادة (12) من إجراءات السجل الدولي على المعلومات المطلوبة للتسجيل وإجراءاته.

ذلك، فإن أي تغيير في الوضع القانوني لهذه الضمانات يتطلب موافقة مالك هذه المعدات المنقولة أو حائز الضمانات وذلك حسب نوع الضمانات المراد تسجيلها أو تغيير وضعها القانوني.[1]

وقد تناولت المادة (20) من الاتفاقية الحالات المحتملة التي قد تنشأ فيما يخص تسجيل الضمانة الدولية في السجل الدولي أو تعديل الوضع القانوني لأي منها في ظل نظام التسجيل الدولي وارتباطه بموافقة الطرف المعني، وذلك بنصها على أن:

(1. يجوز تسجيل الضمانة الدولية، أو الضمانة الدولية المرتقبة، أو الإحالة، أو الإحالة المرتقبة لضمانة دولية، ويجوز تعديل أي تسجيل أو تمديده قبل انتهاء مدته، من جانب أي من الطرفين بموافقة مكتوبة من الطرف الآخر.

2. يجوز تسجيل وضع أي ضمانة دولية في مرتبة أدنى من ضمانة دولية أخرى من جانب الشخص الذي تم وضع ضمانته في مرتبة أدنى أو بموافقة مكتوبة منه في أي وقت.

3. يجوز شطب أي تسجيل من جانب الطرف الذي تم التسجيل لصالحه أو بموافقة مكتوبة منه.

4. يجوز لمن حلَ محل الغير بمقتضى حلولٍ قانوني أو تعاقدي تسجيل حيازة ضمانة دولية.

5. يجوز تسجيل أي حق أو ضمان غير رضائي قابل للتسجيل من جانب حائزه.

6. يجوز تسجيل أي إشعار بضمانة وطنية من جانب حائز تلك الضمانة).

إن شرط الموافقة المكتوبة المسبقة على التسجيل يوفر حماية من أي تسجيل يتم بطريقة مخالفة أو غير صحيحة.

وحيث أن السجل الدولي هو سجل الكتروني، فإن الموافقات المطلوبة لغايات المادة (20) من الاتفاقية يتم تناقلها أيضاً بطريقة الكترونية وذلك استناداً للمادة (1/18/أ) من الاتفاقية والمادة (12-3) من لائحة السجل الدولي وإجراءاته[2].

وتنص المادتان (5) و (6) من لائحة السجل الدولي على المعلومات المطلوبة لإجراء تسجيل الضمانات الدولية المتعلقة بالطائرات أو معداتها، وإجراءات تأكيد التسجيل والإشعار به.

---

[1] Planta، مرجع سابق، ص (56)

[2] **لائحة السجل الدولي وإجراءاته**، منظمة الطيران المدني الدولي، الوثيقة رقم (9864)، الطبعة الخامسة، 2013.

ويوجه المسجل إشعاراً للأطراف المعنية بالتسجيل بناء على المعلومات المقدمة في طلب التسجيل. وإذا لم يتلق الموافقة خلال 36 ساعة من تاريخ الإشعار لا يمكن استكمال التسجيل، وذلك استناداً لنص الفقرة (3) من المادة (12) من إجراءات السجل الدولي بأنه (***لكي يصبح أي تسجيل أو تعديل أو شطب سارياً، يُطلب الكترونياً من كل طرفٍ مسمى، خلاف الطرف القائم بالتسجيل، يكون مطلوباً منه الموافقة بمقتضى المادة (٢٠) من الاتفاقية، أن يعلن تلك الموافقة، وفقاً للمادة ١٨(1)(أ) من الاتفاقية، قبل أن يصبح ذلك التسجيل أو التعديل أو الشطب قابلاً للبحث عنه. وبمجرد أن يدرج الشخص القائم بالتسجيل معلومات التسجيل أو التعديل أو الشطب في الموقع الشبكي ويوقع عليها رقمياً، فإن كل طرف مسمى محدد في التسجيل:***

(أ) سيتم إبلاغه بذلك عن طريق البريد الالكتروني؛

(ب) وستتاح له الفرصة في الموافقة على ذلك، من خلال الموقع الشبكي، لمدة ٣٦ ساعة.

وفي حالة إخفاق أي طرف مسمى في إبداء موافقته في غضون ٣٦ ساعة، سيلغى التسجيل أو التعديل أو الشطب تلقائياً).

ونظراً للطبيعة الالكترونية لنظام التسجيل وإمكانية الحصول على الموافقة على التسجيل مقدماً بوسيلة الإرسال الكتروني، فلا يكون المسجل ملزماً بالاستعلام عما إذا كانت أي موافقة على التسجيل بموجب المادة (20) قد مُنحت بالفعل أو أنها صحيحة، ذلك أن التحقق من الظروف الخارجية المتعلقة بمثل هذا الإرسال الالكتروني يخرج عن اختصاصه.

ثالثاً: تــاريخ التسجيل

إن الغاية من التسجيل هي إشعار الغير بوجود ضمانات دولية، وقد أكدت الاتفاقية على الحق في البحث في قاعدة بيانات السجل الدولي لتحقيق هذه الغاية. وكنتيجة لذلك، اعتبرت الاتفاقية أن وقت سريان تسجيل الضمانات الدولية هو اعتباراً من الوقت الذي يصبح فيه هذا التسجيل قابلاً للبحث عنه في السجل الدولي. وفي ذلك نصت الفقرة (2) من المادة (19) من الاتفاقية على أن (***يكون التسجيل، إذا كان صحيحاً، تاماً عند إدخال البيانات المطلوبة في قاعدة بيانات السجل الدولي ليكون***

البند (أ) من الفقرة (1) من المادة (18) من الاتفاقية

الفقرة (2) من المادة (18) من الاتفاقية.

البحث عنها ميسراً)، كما نصت الفقرة (6) من المادة نفسها على أن (***يكون التسجيل قابلاً للبحث عنه في قاعدة بيانات السجل الدولي وفقاً للمعايير المنصوص عليها في البروتوكول***).

وفي هذا الصدد، تنص الفقرة (1) من المادة (20) من البروتوكول على أنه (***لأغراض الفقرة (6) من المادة (19) من الاتفاقية، تكون معايير البحث عن إحدى معدات الطائرات هو اسم صانعها والرقم المتسلسل للصانع ورمز طرازها مكملاً حسب الضرورة بالمعلومات الإضافية اللازمة لضمان تحديدها، ويجب تحديد هذه المعلومات الإضافية في اللائحة التنظيمية***).

وتتجلى أهمية تحديد تاريخ سريان تسجيل الضمانات بشكل كبير في تطبيق أحكام المادة (29) من الاتفاقية فيما يخص أولوية الضمانات المتنافسة والتي ستتم دراستها لاحقاً على نحوٍ من التفصيل عند الحديث عن آثار إيقاع الضمانات الدولية على الطائرات ومعداتها إزاء الغير.

رابعاً: مدة التسجيل

تنص المادة (21) من الاتفاقية فيما يخص مدة تسجيل الضمانات الدولية على أن (***يظل تسجيل الضمانة الدولية سارياً حتى شطبه أو حتى انتهاء المدة المحددة في التسجيل***). فقد يتفق الأطراف على تحديد مدةً معينةً للتسجيل المدرج في السجل الدولي بخصوص الضمانات وإضافة ذلك إلى البيانات المسجلة. ويثبت الحق للأطراف في تمديد هذه المدة قبل انتهائها [1]، بحيث ينتهي التسجيل بانقضاء هذه المدة أو انقضاء التمديد.

وسواء اتفق الأطراف على تحديد مدة للتسجيل أم لا، ينتهي التسجيل بشطبه من السجل الدولي حسب الأحكام المقررة لذلك في الاتفاقية كما سنرى لاحقاً.

وتجدر الإشارة إلى أن هلاك المعدات المنقولة موضوع الضمانات الدولية لا يؤدي إلى شطب التسجيل، ذلك أن استمرارية التسجيل في مثل هذه الحالات يُعد ضرورةً للدائن للاحتفاظ بأولويته للمطالبة بالتعويض وذلك لغايات تطبيق الفقرة (6) من المادة (29) من الاتفاقية [2].

---

[1] وذلك استناداً لنص الفقرة (أ) من المادة (20) من الاتفاقية، وفي حالة تمديد مدة التسجيل قبل انتهائه، تحتفظ الضمانات بأولويتها من تاريخ التسجيل الأصلي.

[2] تنص الفقرة (6) من المادة (29) من الاتفاقية على أن (***أي أولوية ممنوحة بموجب هذه المادة لضمانة على أي معدات تنسحب على المتحصلات منها***)

خامساً: آثار التسجيل

إن مسألة نقل ملكية المعدات المنقولة يحكمها القانون الواجب التطبيق، ذلك أن السجل الدولي لتسجيل الضمانات الدولية ليس معداً لغايات تسجيل أو نقل أو إثبات حقوق الملكية.

كما أن التسجيل، كما أوضحت سابقاً، ليس شرطاً لإنشاء الضمانات الدولية، بل هو متطلب مكمِلٌ يهدف إلى إشعار العامة بوجود ضمانات دولية على المعدات المنقولة والحفاظ على حق الأولوية لحائزها.

وبموجب أحكام الاتفاقية، فإن الضمانات المسجلة يكون لها أولوية على جميع الضمانات المسجلة بعدها وعلى جميع الضمانات غير المسجلة. وتطبق قاعدة الأولوية هذه حتى وإن تم تسجيل هذه الضمانات مع العلم الفعلي لطالب التسجيل بوجود ضمانات أخرى غير مسجلة. وتهدف هذه القاعدة إلى تفادي المنازعات التي تحدث في الواقع حول ما إذا كان الدائن التالي يعلم أم لا - عند تسجيله لضماناته - بوجود ضمانات سابقة ولكنها غير مسجلة.[1]

سادساً: شطب التسجيل

ذكرنا سابقاً بأن تسجيل الضمانات الدولية في السجل الدولي ينتهي بانتهاء المدة المحددة له بالتسجيل، إن وجدت، وإلا فإن التسجيل يبقى قائماً حتى يتم شطبه أصولياً من السجل.

وقد تضمنت المادة (25) من الاتفاقية الأحكام الخاصة بشطب تسجيل الضمانات الدولية وغيرها من المعاملات التي يمكن تسجيلها في السجل الدولي، حيث تنص على أنه:

(1.عند الوفاء بالالتزامات المضمونة بضمانٍ مُسجَل أو الوفاء بالالتزامات المنشئة لحق أو ضمان غير رضائي مسجل، أو الوفاء بشروط نقل الملكية بموجب عقد مسجل يشترط الاحتفاظ بالملكية، فعلى حائز تلك الضمانة أن يعمل، بدون إبطاء لا مبرر له، على شطب التسجيل بعد تسليم أو تسلم طلب مكتوب من المدين على عنوانه المبين في التسجيل.

---

[1] **Practioner's Guide**: مرجع سابق، ص (20)

2. عند تسجيل ضمانة دولية مرتقبة أو احالة مرتقبة لضمانة دولية، فعلى الدائن المتوقع أو المحال إليه المتوقع أن يعمل، بدون إبطاء لا مبرر له، على شطب التسجيل بعد تسليم أو تسلم طلب مكتوب من المدين المتوقع أو المحيل المتوقع على عنوانه المبين في التسجيل، وذلك قبل أن يقدم الدائن المتوقع أو المحال إليه المتوقع أموالاً أو يتعهد بتقديمها.

3. عند الوفاء بالالتزامات المضمونة بضمانة وطنية محددة في إشعار مسجل بضمانة وطنية، فعلى حائز هذه الضمانة أن يعمل، بدون إبطاء لا مبرر له، على شطب التسجيل بعد تسليم أو تسلم طلب مكتوب من المدين على عنوانه المبين في التسجيل.

4. عندما يكون التسجيل غير مستحق أو غير صحيح، فعلى الشخص الذي تم التسجيل لصالحه أن يعمل، بدون إبطاء لا مبرر له، على شطب هذا التسجيل أو تعديله بعد تسليم أو تسلم طلب مكتوب من المدين على عنوانه المبين في التسجيل).

يُستفاد من نص الفقرة الأولى من المادة بأنه عند الوفاء بالالتزامات المضمونة بموجب ضمانة مسجلة في السجل الدولي، فإنه يحق للمدين أن يطلب من حائز الضمانة بأن يُباشر بشطب تسجيلها. ولا يقصد بالشطب إزالة القيد من السجل الدولي، بل إدخال قيد جديد بتسجيل الشطب وتحديد الملف المتعلق بتسجيل هذا الشطب، أي قيد تسجيل الضمانة الدولية. وعليه، فإن السجل الدولي يحتفظ ببيانات تاريخية لجميع التسجيلات المتعلقة بضمانة معينة. وتطبق القاعدة نفسها في حالة شطب تسجيل ضمانة وطنية محددة في إشعار مسجل بضمانة وطنية وذلك عند الوفاء بالالتزامات المضمونة بموجب هذه الضمانة، وذلك استناداً للفقرة (3) من هذه المادة.

وتتعامل الفقرة الثانية من المادة مع حالات شطب تسجيل الضمانات الدولية المرتقبة أو الإحالة المرتقبة لضمانة دولية، فحيثما لا يقدم الدائن المتوقع أو المحال إليه المتوقع أموالاً أو يتعهد بتقديمها فإنه يحق للمدين المرتقب أو المحيل المتوقع أن يطلب شطب التسجيل.

ويحق فقط للدائن المرتقب أو المحال إليه – دون قرار من المحكمة – الشروع في شطب التسجيل، ذلك أن القائمين على نظام التسجيل لن يتمكنوا من معرفة فيما إذا كانت الضمانة الدولية المرتقبة أو الإحالة المرتقبة استوفت جميع شروط اكتمالها لتصبح ضمانة دولية أو إحالة تامة أم لا.

وتتعامل الفقرة الرابعة من المادة مع التسجيلات غير المستحقة أو غير الصحيحة، بحيث نصت على أنه يحق للمدين أن يطلب من الشخص الذي تم التسجيل لصالحه أن يعمل على شطب التسجيل أو تعديله.

وفيما يخص شطب تسجيل البيوع، فتجدر الإشارة إلى أن تسجيل البيوع لا يكون في العادة عرضةً للشطب من السجل الدولي نظراً لعدم محدودية حقوق المشتري. فإذا قام المشتري بإعادة بيع الطائرة مثلاً، فيقتصر أثر ذلك في تسجيل المشتري الجديد.

إلا أنه يجوز شطب تسجيل البيوع في حالات استثنائية، هي:

1. إذا تم تعديل التسجيل من قبل الأطراف إلى التسجيل الأصلي، فيتم شطب التسجيل السابق من النظام تلقائياً.[1]

2. شطب تسجيل البيوع من قبل المشتري أو البائع وبموافقة الطرف الآخر وذلك في حالات الخطأ في التسجيل[2]، كأن يكون البيع المسجَل لم يتم أصلاً أو أن يكون قد تم تسجيل "بيع" في حين أن المنوي تسجيله فعلياً هو "ضمانة دولية".

3. من قبل المسجل وذلك في حالة وجود خلل في نظام التسجيل أو تنفيذاً لقرار محكمة.[3]

إضافة إلى ذلك، يمكن شطب تسجيل البيوع المرتقبة من قبل البائع أو المشتري وبموافقة الطرف الآخر، وذلك إذا لم يتم إتمام البيع المتوقع، على سبيل المثال.

وفيما يتعلق بالموافقة على شطب التسجيل، فهي تتم استناداً للفقرة (3) من المادة (20) من الاتفاقية التي تنص على أنه ***(3. يجوز شطب أي تسجيل من جانب الطرف الذي تم التسجيل لصالحه أو بموافقة مكتوبة منه).***

وتبين المادة (12) من إجراءات السجل الدولي الإجراءات المتبعة في عملية شطب تسجيل الضمانات الدولية – والمعاملات الأخرى - من السجل الدولي.

---

[1] استناداً لنص البند (1) من الفقرة (12) من المادة (5) من لائحة السجل الدولي وإجراءاته.
[2] استناداً للفقرة (17) من المادة (5) من لائحة السجل الدولي وإجراءاته.
[3] استناداً للفقرة (16) من المادة (5) من لائحة السجل الدولي وإجراءاته.

الفرع الثاني

انقضاء الضمانات الدولية

تنتهي الضمانات الدولية بانتهاء العقد المنشىء لها أو الذي ينص عليها سواء بموجب أحكام الاتفاقية أو القانون الوطني الواجب التطبيق، أو بانتقال المعدات المنقولة محل الضمانة الدولية إلى الدائن أو بهلاكها (مع مراعاة حالة المتحصلات مثل عوائد التأمين).

ولم تأتِ الاتفاقية بأحكام تفصيلية فيما يتعلق بانقضاء الضمانات، الأمر الذي يفتح المجال لمعالجة هذه المسألة بموجب القواعد المقررة لذلك في القانون الوطني الواجب التطبيق، وذلك بشرطين، **الأول** أن تكون القواعد المتعلقة بالانقضاء الواردة في القانون الواجب التطبيق متوافقة مع الأحكام الإلزامية الواردة في المادة (15)[1] من الاتفاقية المتعلقة بالاستثناءات المقررة بخصوص التدابير المتاحة بموجب الاتفاقية، و**الثاني** أن لا تحُد هذه القواعد من الحق في إنهاء العقد الذي يشترط الاحتفاظ بالملكية أو عقد التأجير والمقرر في المادة (10)[2] من الاتفاقية المتعلقة بالتدابير المتاحة للبائع بشرط أو المؤجر.

وبالتالي، فإن انقضاء الضمانات قد يتم بموجب شروط العقد أو قد يتم نتيجة لممارسة أحد التدابير المتاحة بموجب الاتفاقية أو استناداً للقانون الواجب التطبيق.

وعليه، فإن الضمانات تنقضي عند الوفاء بجميع الالتزامات التي تتعلق بها، أو عند تنفيذ الضمانات وتوزيع المتحصلات منها، أو عند الإفراج عن الضمانات (تحريرها)، أو إذا انتقل محل الضمانة إلى الدائن، أو عند تحقق أي من شروط عقد الضمان الذي يتم بموجبه انقضاء الضمانات.[3]

وينقضي عقد البيع بشرط الاحتفاظ بالملكية أوعقد التأجير بانتهائه في حالة الاخلال بالالتزامات بموجب المادة (10) من الاتفاقية، أو بانتهاء مدته أو بممارسة خيار الشراء أو بالاستناد

---

[1] تنص المادة (15) من الاتفاقية على أنه (***يجوز في أي وقت لأي طرفين أو أكثر من الأطراف المذكورة في هذا الفصل في علاقاتهم المتبادلة، وبموجب اتفاق مكتوب، أن يخالفوا أي من الأحكام السابقة في هذا الفصل أو يغيروا أثرها، باستثناء الفقرات من (3) إلى (6) من المادة 8، والفقرتين (3) و (4) من المادة (9) والفقرة (2) من المادة (13)، والمادة (14)***).

[2] تنص المادة (10) من الاتفاقية على أنه (***في حالة الاخلال بالالتزامات بموجب عقد يتضمن الاحتفاظ بالملكية أو بموجب عقد تأجير على النحو المنصوص عليه في المادة 11، يجوز للبائع بشرط أو للمؤجر، حسب الحالة:***

أ. إنهاء العقد وحيازة أي معدات يتعلق بها العقد أو السيطرة على تلك المعدات، مع مراعاة أي إعلان من الدولة المتعاقدة بموجب المادة 54، أو

ب. طلب أمر من المحكمة يرخص أو يأمر بالقيام بأي من هذه التدابير)

[3] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (57)

لأحكام العقد ذاته أو القانون الواجب التطبيق. كما ينقضي عقد البيع بشرط الاحتفاظ بالملكية باكتمال الدفعات وانتقال ملكية المبيع للمشتري.

إن هلاك المعدات المنقولة محل الضمان لا يؤدي بالضرورة إلى وقف تطبيق أحكام الاتفاقية، لأنه في حال هلكت المعدات المنقولة محل الضمانات – على سبيل المثال - وأصبحت عوائد التأمين واجبة الدفع، فإن الضمانات الدولية تمتد لتشمل هذه العوائد [1]، وإذا وجدت مطالبات متنافسة فإن أولوية حائز الضمانات السابقة المتعلقة بالمعدات المنقولة تنسحب أيضاً على المتحصلات من هذه المعدات [2]، ففي هذه الحالات من الضروري أن يتم الإبقاء على تسجيل الضمانات الدولية لحين تحصيل الدائن مستحقاته من المتحصلات.

وكما أن إنشاء الضمانات الدولية لا يعتمد على تسجيلها، فإن انقضاءها لا يعتمد أيضاً على تسجيل هذا الانقضاء في السجل الدولي. فعند انقضاء الضمانات الدولية فلا يعود لتسجيلها أية أولوية إلا فيما يتعلق بالمتحصلات وكما هو منصوص عليه في الفقرة (ث) من المادة (1) من الاتفاقية.

[1] استناداً لنص الفقرة (5) من المادة (2) من الاتفاقية
[2] استناداً لنص الفقرة (6) من المادة (29) من الاتفاقية

المبحث الثاني

آثار إيقاع الضمانات على الطائرات ومعداتها تجاه الغير

إن إيقاع الضمانات الدولية على الطائرات وتسجيلها على النحو الذي ذكرناه سابقاً هو الخطوة الأولى نحو توفير الضمان للدائن. فعند تسجيل الضمانات الدولية على الطائرة أو إحدى معداتها تترتب آثارٌ إزاء الغير تتمثل في أولوية الضمانات الدولية المسجلة على غيرها من الضمانات المسجلة لاحقاً أو الضمانات غير المسجلة، وطنيةً كانت أم دولية، وآثارٌ أخرى تظهر خلال إجراءات إعسار المدين.

وستتم دراسة هذه الآثار في مطلبين على التوالي؛ يتضمن الأول دراسة أولوية أصحاب الضمانات الدولية على الطائرات ومعداتها، ويتضمن الثاني دراسة آثار الضمانة في حالة إعسار المدين.

المطلب الأول

أولوية أصحاب الضمانات الدولية على الطائرات ومعداتها

إن ترتيب أولوية ضمانات الدائنين يختلف في الأنظمة القانونية المختلفة، فقد تحل الضمانة في المرتبة الأولى كأولوية في نظامٍ قانوني وفي المرتبة الثانية أو الثالثة في نظام قانوني آخر، الأمر الذي يجعل حائز الضمانة في شكٍ ومخاطرة تبعاً لأحكام القانون الواجب التطبيق.

لذلك، حددت الاتفاقية القواعد التي تحكم أولوية الضمانات المسجلة في السجل الدولي بعيداً عن تنازع القوانين الوطنية. وسنقوم تالياً بدراسة قواعد الأولوية بموجب الاتفاقية وبروتوكول الطائرات في فرعين على التوالي.

الفرع الأول

أولوية الضمانات المتزاحمة

تضمنت المادة (29) من الاتفاقية قاعدةً عامةً فيما يخص أولوية الضمانات الدولية المتزاحمة فيما تضمنت المادة ذاتها تطبيقات خاصة للقاعدة العامة إضافة إلى استثناءات عليها.

أولاً: القاعدة العامة في ترتيب أولوية الضمانات الدولية المتزاحمة

تقرر الفقرة (1) من المادة (29) من الاتفاقية القاعدة العامة في ترتيب الأولوية بين الضمانات الدولية المتزاحمة بنصها على أن (***يكون للضمانة المسجلة أولوية على أي ضمانة أخرى تسجل بعدها وعلى أي ضمانة غير مسجلة***).

وعرفت الاتفاقية مصطلح " **مسجَلة**" في الفقرة (ب ب) من المادة (1) من الاتفاقية بأنها (***تعني معدات مقيدة في السجل الدولي وفقاً للفصل الخامس***)، وعرفت "**الضمانة المسجلة**" في الفقرة (ج ج) من المادة نفسها بأنها (***تعني ضمانة دولية، أو حقاً أو ضماناً غير رضائي قابلاً للتسجيل أو ضمانة وطنية محددة في إشعار بضمانة وطنية مسجلة وفقاً للفصل الخامس***).

كما عرفت الاتفاقية " **الضمانة غير المسجلة**" في الفقرة (م م) من المادة نفسها بأنها (***تعني حقاً أو ضماناً رضائياً أو غير رضائي غير مسجل (بخلاف الضمانة التي تنطبق عليها المادة 39)، سواء كان قابلاً للتسجيل أو غير قابلٍ للتسجيل بموجب هذه الاتفاقية***).

ولهذه الغاية، تُعتبر الضمانات غيرَ مُسجلةٍ إذا لم يتم تسجيلها نهائياً حسب أحكام الاتفاقية أو أن تسجيلها قد انتهى أو تم شطبه.

ويتضح مما ورد أعلاه بأن القاعدة العامة للأولوية الواردة في الفقرة (1) من المادة (29) من الاتفاقية اشتملت على قاعدتَي أولوية فرعيتين؛ وهما:

القاعدة الأولى: <u>فيما يخص الأولوية ما بين الضمانات المسجلة:</u>

ومفادها أن الأولوية بين الضمانات المسجلة تقوم على أساس أسبقية تسجيل الضمانة الدولية في السجل الدولي. بعبارة أخرى فإن الضمانات الدولية المسجلة أولاً تحوز أولوية على جميع الضمانات الدولية المسجلة بعدها.

القاعدة الثانية : <u>فيما يخص الأولوية ما بين الضمانات المسجلة وغير المسجلة:</u>

ومفادها أن الضمانات الدولية المسجلة في السجل الدولي تحوز أولوية على الضمانات غير المسجلة بغض النظر عن تاريخ العقد المنشئ لها وعن علم حائز الضمانة المسجلة بها، وذلك سواء أكانت الضمانات غير المسجلة قابلةً للتسجيل بموجب الاتفاقية أم لا.

وتنص الفقرة (2) من المادة (29) من الاتفاقية على أن (***تسري أولوية الضمانة المذكورة أولاً وفقاً للفقرة السابقة:***

أ. حتى إذا كانت الضمانة الأخرى معروفة فعلاً، عند نشوء أو تسجيل الضمانة المذكورة أولاً، و

ب. حتى بالنسبة للمبالغ المعطاة من حائز الضمانة المذكورة أولاً مع علمه بالضمانة الثانية).

ويتضح من هذا النص أن العلم الفعلي للدائن حائز الضمانة الدولية بوجود ضمانات سابقة غير مسجلة لا يؤثر على أولوية الضمانات الدولية اللاحقة المسجلة، والهدف من ذلك هو تجنب المنازعات التي قد تنشأ بخصوص ما إذا كان الدائن الثاني يعلم بوجود ضمانات سابقة غير مسجلة أم لا، وأيضاً لتفادي النفقات والمشقة التي قد يتكبدها حائز الضمانة كنتيجة للتحري عن وجود ضمانات سابقة.[1]

وفي ذات السياق، فإن تسجيل الضمانات في سجلٍ وطني لا علاقة له بالترتيب المعتبر لغايات قواعد الأولوية المنصوص عليها في المادة (29) من الاتفاقية.

[1] **Goode, Sir Roy**: <u>The priority rules under the Cape Town Convention and Protocols</u>, Rome, 2012, Page (97)

وإحدى النتائج التي تنبثق من القاعدة العامة أعلاه أنه بالإمكان تسجيل الضمانات الدولية أولاً ومن ثم يتم إنشاؤها. ويتصور حدوث ذلك عندما يكون الأطراف في مرحلة التفاوض على شروط الضمانات الدولية الخاصة بضمان قرض لغايات تملك طائرة، فقد يقوم الدائن المضمون بتسجيل الضمانات على أنها ضمانات دولية مرتقبة [1] قبل أن يتم إنشاء الضمانات الدولية، وفور تحقيق جميع متطلبات وشروط إنشاء الضمانات الدولية تتحول الضمانات الدولية المرتقبة المسجلة إلى ضمانات دولية فعلية.

ولمقاصد ترتيب الأولوية بين الضمانات الدولية، تحوز هذه الضمانات أسبقية تسجيل من تاريخ تسجيلها كضمانات مرتقبة [2]، وهذا يمَكِّن الدائن المضمون من الحيلولة دون حيازة أية مطالبات أو ضمانات أخرى أولوية على ضماناته.

من الواضح أن الهدف من تسجيل الضمانات الدولية في السجل الدولي أصولياً يتمثل في منح الدائن حمايةً في مواجهة الضمانات الأخرى التي يحوزها الغير ممن يتزاحمون معه. ولا يُعد التسجيل ضرورة لحماية الدائن تجاه مدينه، الذي بدوره يدرك التزاماته المنبثقة عن العقد المبرم بينه وبين دائنه. وعليه، فإن عدم قيام المؤجر أو المرتهن بتسجيل الضمانات الدولية الخاصة به لا يؤثر بأي شكل على حقوقه تجاه المستأجر أو الراهن.[3]

ونشير إلى أن قواعد الأولوية المنصوص عليها في المادة (29) تسري -على حد سواء- فيما يتعلق بأولوية إشعارات الضمانات الوطنية التي يتم تسجيلها في السجل الدولي [4]، وذلك استناداً للفقرة (2) من المادة (50) من الاتفاقية التي تنص على أنه (***بالرغم من الفقرة السابقة، تسري على أي عملية داخلية أحكام الفقرة (4) من المادة 8، والفقرة (1) من المادة 9، والمادة 16، والفصل الخامس، والمادة 29، وأي أحكام أخرى في هذه الاتفاقية بخصوص الضمانات المسجلة***)[5].

---

[1] عرفت الاتفاقية " **الضمانة الدولية المرتقبة** " في البند (د) من المادة الأولى منها بأنها (***تعني ضمانة على المعدات تتجه النية الى إنشائها مستقبلاً أو توقعها كضمانة دولية عند وقوع حدث معين (قد يشمل حصول المدين على حق في المعدات)، سواء كان هذا الحدث محقق الوقوع أو غير محقق الوقوع***).

[2] تنص الفقرة (4) من المادة (19) على أنه (***إذا سجلت ضمانة أولاً كضمانة دولية مرتقبة ثم اصبحت ضمانة دولية، تُعامل هذه الضمانة الدولية كما لو كانت مسجلة منذ وقت تسجيل الضمانة الدولية المرتقبة، بشرط أن يكون تسجيل هذه الاخيرة قائماً قبل إنشاء الضمانة الدولية حسب المنصوص عليه في المادة 7***).

[3] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (334)

[4] تم بحث تسجيل إشعارات الضمانات الوطنية عند الحديث عن "تسجيل الضمانات" في المطلب الثاني من المبحث الأول.

[5] تنص الفقرة (1) من المادة (50) من الاتفاقية على أن (***أي دولة متعاقدة أن تعلن عند التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه أن الاتفاقية لن تطبق على أي عملية داخلية تجاه تلك الدولة بالنسبة لكل أنواع المعدات أو بعضها***)

ثانياً: تطبيقات للقاعدة العامة في أولوية الضمانات الدولية المتزاحمة

تضمنت الفقرات (3) و(4) و(6) من المادة (29) حالات تمثل تطبيقات خاصة للقاعدة العامة المبينة آنفاً وهذه الحالات هي:

1- مشتري المعدات

أوردت الفقرة (3) من المادة (29) أول التطبيقات الخاصة للقاعدة العامة المتعلقة بتقديم الضمانات المسجلة اللاحقة على الضمانات غير المسجلة في الأولوية، وذلك بنصها على أن (**يكتسب *مشتري المعدات حقوقه عليها:***

أ. مع مراعاة أي ضمانة مسجلة في وقت اكتسابه لتلك الضمانة، و

ب. متحررة من أي ضمانة غير مسجلة حتى إذا كان لديه علمٌ فعلي بتلك الضمانة).

ومفاد هذا النص أن الضمانات التي يكتسبها المشتري عند شرائه معداتٍ منقولة تتعلق بها هذه الضمانات تُقدَم على جميع الضمانات غير المسجلة، حتى لو علم هذا المشتري علماً فعلياً بوجود هذه الضمانات.

وتورد الاتفاقية هذه الحالة المتعلقة بالضمانات الدولية المرتبطة بعقود بيع المعدات لأن الأصل أن نطاق تطبيق الاتفاقية لا يشمل عقود البيع، والضمانات المتعلقة بهذه العقود غير قابلة للتسجيل في الأصل؛ حيث تُعنى الاتفاقية على سبيل الحصر بعقود الضمان، والبيوع بشرط الاحتفاظ بالملكية وعقود الإيجار، إلا أن أحكاماً معينة من الاتفاقية، كقواعد الأولوية والتسجيل، قد تُطبق على عقود البيع، وذلك كما أشرنا سابقاً عند الحديث عن العقود المنشئة للضمانات الدولية.

وعلى الرغم من أن الاتفاقية لا تحكم الأولوية ما بين الضمانات المتزاحمة إذا كانت غير مسجلة، إلا أنه يُستفاد من نص الفقرة أعلاه، أنه في حالة تنافس الضمانات غير المسجلة التي يحصل عليها المشتري مع ضمانات أخرى غير مسجلة، تُعطى الأولوية للضمانات التي يحوزها المشتري.

ولا تطبق الفقرة (3) من المادة (29) أعلاه في حالة الطائرات أو معداتها لأن بروتوكول الطائرات قد وسع نطاق تطبيق الاتفاقية ليشمل عقود بيع الطائرات ومعداتها [1]، مما يجعل الضمانات المتعلقة بهذه العقود قابلةً للتسجيل في السجل الدولي، وبالتالي، فإن الأولوية بين الضمانات الدولية والضمانات التي يكتسبها مشتري الطائرة أو إحدى معداتها تعتمد على ترتيب تسجيل هذه الضمانات في السجل الدولي تطبيقاً للقاعدة العامة.

وقد أتت المادة (14) من البروتوكول بتعديلٍ للأحكام الخاصة بالأولوية، حيث تنص الفقرتان (1) و (2) منها على أن:

(1. يكتسب مشتري إحدى معدات الطائرات بموجب بيع مسجل حقوقه على تلك المعدات محررة من أي ضمانة مسجلة فيما بعد، ومحررة من أي ضمانة غير مسجلة، حتى لو كان المشتري يعلم فعلياً بوجود الضمانة غير المسجلة.

2. يكتسب مشتري إحدى معدات الطائرات حقوقه عليها مع مراعاة أي ضمانة مسجلة في وقت حيازتها).

يتضح بأن النص أعلاه يُوسِع نطاق القاعدة العامة للأولوية الواردة في الفقرة (1) من المادة (29) من الاتفاقية ليشمل البيوع المسجلة بموجب أحكام البروتوكول، بحيث يحصل المشتري على حقوقه في الطائرة أو معداتها بموجب بيع مسجل محررة من أي ضمانات تسجل بعد تاريخ تسجيله للبيع، ومحررة أيضاً من أية ضمانات غير مسجلة حتى لو عَلِم علماً فعلياً بوجود مثل هذه الضمانات. ويكون للضمانات التي يكتسبها المشتري الأولوية في هذه الحالات، مع مراعاة أن أية ضمانات دولية أخرى مسجلة قبل تاريخ تسجيل المشتري للبيع تحتفظ بأولويتها.

وتنص الفقرة (3) من المادة (14) من البروتوكول على أن ***(لا تتأثر ملكية محرك الطائرة أو أي حق آخر أو ضمانة تتعلق به بتركيبه على الطائرة أو فكه منها)***، ومفاد هذه الفقرة أن حقوق مالك محرك الطائرة أو حامل أي حق آخر أو ضمانة أخرى عليه لا تتأثر بتركيب هذا المحرك أو فكه منها. فإذا قام المالك أو المؤجر بتسجيل ضمانته على محرك الطائرة كضمانة دولية قبل تركيبه على الطائرة أو في أي وقت قبل تسجيل المشتري ضمانته الدولية، فإن ضمانة البائع أو المؤجر هي

---

[1] وذلك بموجب نص المادة (3) من البروتوكول

التي تُغلَب. أما إذا قام المشتري بتسجيل ضمانته على محرك الطائرة أولاً، فإن ذلك يُزيح ضمانة المالك أو المؤجر وذلك بموجب أحكام الفقرة (1) من المادة (29) من الاتفاقية.

ويعد الحكم الوارد في الفقرة (2) من المادة (14) من البروتوكول من أن اكتساب المشتري للطائرة أو معداتها يكون مع مراعاة أي ضمانة مسجلة بخصوصها في وقت حيازتها سواء عَلم المشتري بوجود مثل هذه الضمانات أم لم يعلم تعديلاً لأحكام التشريع الأردني لاستثنائه شرطاً هاماً من شروط سريان آثار العقد بالنسبة للخلف الخاص [1] التي ينص عليها القانون المدني الأردني، وهو علم الخلف الخاص (المشتري في هذه الحالة) علماً حقيقياً بالحقوق الشخصية التي تتصل بالشيء الذي ينتقل إليه من سلفه (البائع في هذه الحالة) في الوقت الذي ينتقل إليه هذا الشيء كشرط لانتقال هذه الحقوق إليه مع الشيء المنقول وكانت من مستلزماته. حيث تنص المادة (207) من القانون المدني الأردني على أنه (***إذا أنشأ العقد حقوقاً شخصية تتصل بشيء انتقل بعد ذلك إلى خلف خاص فإن هذه الحقوق تنتقل إلى هذا الخلف في الوقت الذي ينتقل فيه الشيء إذا كانت من مستلزماته وكان الخلف الخاص يعلم بها وقت انتقال الشيء إليه***). وأهمية هذا العلم تظهر بشكلٍ خاص في انتقال الالتزامات كونها تُعد قيوداً على ملكه فمن العدل أن يكون عالماً بها وقت انتقالها إليه [2].

2 – المشتري بشرط والمستأجر:

أوردت الفقرة (4) من المادة (29) من الاتفاقية تطبيقاً خاصاً آخراً للقاعدة العامة للأولوية، وذلك بنصها على أن: (***يكتسب المشتري بشرط أو المستأجر ضمانته على تلك المعدات أو حقه فيها:***

أ. مع مراعاة أي ضمانة مسجلة قبل تسجيل الضمانة الدولية التي يحوزها البائع بشرط أو المؤجر، و

ب. متحررة من أي ضمانةٍ غير مسجلة على هذا النحو في ذلك الوقت، حتى إذا كان لديه علم فعلي بتلك الضمانة).

---

[1] الخلف الخاص هو من يتلقى من غيره ملكية شيء معين بالذات أو حقاً عينياً على هذا الشيء، فالمشتري يعد خلفاً خاصاً للبائع والمرتهن يعد خلفاً خاصاً للراهن وهكذا. (**الذنون، حسن علي، وآخرين** : الوجيز في نظرية الالتزام – مصادر الالتزام "دراسة مقارنة بالفقه الاسلامي والمقارن، الجزء الأول، دار وائل للنشر، عمان، الأردن، 2002، ص (177-178))

[2] **الفار، عبد القادر**: مصادر الالتزام "مصادر الحق الشخصي في القانون المدني"، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998، ص (135)

وقد تمت صياغة هذا النص ليتعامل مع حالتين؛ الأولى تكون عندما يَمنح البائع بشرط [1] أو المؤجر ضماناً للمشتري بشرط [2] أو للمستأجر، والثانية حالة التأجير الذي يتبعه بيعٌ وإعادة تأجير من قبل المشتري - الذي يصبح المؤجر الأصلي - حسب أحكام عقد التأجير. وفيما يلي شرح لكل حالة من هاتين الحالتين:

(أ) الضمان من قِبل البائع بشرط أو المؤجر

قد يمنح البائع بشرط أو المؤجر لأحد دائنيه حقاً على المعدات (الطائرة أو إحدى معداتها) كضمانٍ بموجب عقد ضمان. وفي حالة الإخلال بالالتزامات، يسعى الدائن المضمون إلى استرداد المعدات من حائزها الفعلي (وهو في هذه الحالة المشتري بشرط أو المستأجر).

فعلى سبيل المثال، قد يؤجر (س) طائرته إلى (ص) ويسجل ضمانته الدولية، ويقوم (س) بعد ذلك بمنح ضمانة على الطائرة لصالح (ع) بموجب عقد ضمان. ففي حالة إخلال (س) بالتزاماته تجاه (ع)، فهل يستطيع الأخير استعمال ضمانته بالتنفيذ على الطائرة محل الضمانة والتي تكون بحوزة المستأجر (ص)؟

إن التطبيق الخاص للقاعدة العامة والوارد في الفقرة (4) من المادة (29) يتمثل في أن المشتري بشرط أو المستأجر محميٌ تجاه دائن البائع بشرط أو المؤجر إذا كانت ضمانات البائع بشرط أو المؤجر (المدين الضامن بموجب عقد الضمان) مسجلة قبل تسجيل الضمان، ولا يكون محمياً إذا كان دائن البائع بشرط أو المؤجر قام بتسجيل الضمان أولاً.

هذه القاعدة - والتي هي في مضمونها قاعدة أولوية بين الدائن المضمون والمشتري بشرط أو المستأجر - معدةٌ لحماية سلامة نظام التسجيل. فقيام البائع بشرط أو المؤجر بالتسجيل يعمل على إشعار الدائن المضمون اللاحق بوجود عقد البيع مع شرط الاحتفاظ بالملكية أو عقد التأجير، وبالتالي، فإنه على الرغم من أن المشتري بشرط أو المستأجر لا

---

[1] عرفت الاتفاقية "**البائع بشرط**" في الفقرة (و) من المادة (1) منها بأنه (***البائع بموجب عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية***)

[2] عرفت الاتفاقية "**المشتري بشرط**" في الفقرة (هـ) من المادة (1) منها بأنه (***المشتري بموجب عقد يشترط الاحتفاظ بالملكية***)

يحوز على ضماناتٍ قابلة للتسجيل، إلا أنه يستطيع أن يُعوِل على التسجيل الذي قام به بائعه أو مؤجره.

وكما هي الحال في القاعدة العامة للأولوية من أن الضمانات غير المسجلة ليس لها أولوية على الضمانات المسجلة، أكد البند (ب) من الفقرة (4) من المادة (29) على هذا المبدأ والذي يطبق أيضاً حتى لو علم المشتري بشرط أو المستأجر علماً فعلياً بوجود أي ضمانة غير مسجلة.

(ب) **البيـــــع وإعادة الاستئجار**

عندما يكون هنالك تأجير وتأجير فرعي ، فإن المؤجر الأصلي يقوم عادةً بتسجيل الضمانات الخاصة به قبل تسجيل المؤجر الفرعي لضماناته. إلا أنه في بعض الحالات قد يسجل المؤجر الفرعي فيها ضماناته قبل المؤجر الأصلي، وهذا يكون في الحالات التي يقوم فيها المؤجر الأصلي - بعد تأجير المعدات (الطائرة أو إحدى معداتها)- ببيع هذه المعدات ويُعيد استئجارها من المشتري، بحيث يكون هذا التأجير نافذاً مع مراعاة عقد الإيجار القائم - الذي يعد في هذه الحالة تأجيراً فرعياً - ويكون المشتري بذلك هو المؤجر الأصلي، والبائع هو المؤجر الفرعي.

ويتمثل أثر الفقرة (4) من المادة (29) في أن المستأجر الفرعي يكون مخولاً بالحيازة التامة للمعدات في مواجهة كل من المؤجر الفرعي والمشتري (المؤجر الأصلي)، وذلك مع مراعاة أحكام أي اتفاق لاحق. وهنا، فإن القاعدة العامة التي تنص على أن المستأجر لا تستطيع ضماناته أن تحوز أولويةً على ضمانات مؤجره بتسجيلها أولاً وأن المستأجر الفرعي غير محمي سنداً للمادة (4/29/ب) لا تطبق في هذه الحالة، وسبب ذلك أنه في الوقت الذي سجل فيه الطرف (الذي أصبح لاحقاً مؤجراً فرعياً) ضماناته الدولية لم يكن المشتري معروفاً أو طرفاً في العلاقة عند إبرام التأجير الذي تحول لاحقاً إلى تأجير فرعي.

Official Commentary: مرجع سابق، ص (335-336)

تم توضيح هذا النوع من العقود عند الحديث عن أنواع العقود المنشئة للضمانات الدولية في المبحث الأول.

Official Commentary: مرجع سابق، ص (337)

أما إذا لم يقم البائع (المؤجر الفرعي) بتسجيل ضماناته تجاه المستأجر الفرعي في السجل الدولي أصولياً، ففي هذه الحالة يستطيع المشتري (المؤجر الأصلي) أن يحوز على الطائرة متحررة من أي ضمانات غير مسجلة - كضمانات المؤجر الفرعي وحق المستأجر في الحيازة- حتى لو كان لديه علم فعلي بها[1].

وقد دعم البروتوكول الحماية المقررة للمشتري بشرط أو للمستأجر بموجب الفقرة (4) من المادة (29) من الاتفاقية بمنحهما الحق في التمتع واستعمال المعدات في مواجهة دائنهما المضمون. حيث تنص الفقرة (1) من المادة (16) من البروتوكول على أنه (***إذا لم يحدث إخلال بالالتزامات بالمعنى الوارد في المادة (11) من الاتفاقية، يكون للمدين حق التمتع واستعمال المعدات بدون منازع وفقاً للعقد إزاء كل من ما يلي:***

أ. الدائن وحائز أي ضمانة يكون للمدين عليها حقوق محررة من كل ضمانة بموجب الفقرة (4) من المادة (29) من الاتفاقية أو، بصفته المشتري، بموجب الفقرة (1) من المادة الرابعة عشرة من هذا البروتوكول، ولكن فقط إلى الحد الذي لا يكون المدين قد وافق فيه على خلاف ذلك، و

ب. حائز أي ضمانة يخضع لها حق او ضمان المدين وفقاً للفقرة (4) من المادة (29) من الاتفاقية أ و، بصفته المشتري، وفقاً للفقرة (2) من المادة الرابعة عشرة من هذا البروتوكول، ولكن فقط إلى الحد الذي يكون حائز الضمانة قد وافق عليه).

تُقرِر هذه الفقرة نظاماً لحق المدين في التمتع واستعمال الطائرة أو المعدات مبنياً على الشفافية من خلال استخدام السجل الدولي ومرتبطاً ارتباطاً مباشراً مع قاعدة الأولوية المقررة بموجب الفقرة (4) من المادة (29) من الاتفاقية، فيمكن اعتبارها قاعدة أولوية مُكمِلة يمكن للمدين والدائن المضمون الاتفاق على تعديلها بموجب اتفاقية لاحقة تسجل في السجل الدولي استناداً للبند (هـ) من الفقرة (1) من المادة (16) من الاتفاقية. وتطبق هذه القاعدة فقط عندما لا يكون المدين قد أخل بأي من التزاماته وفقاً للمعنى الوارد في المادة (11) من الاتفاقية.

---

[1] البند (ب) من الفقرة (3) من المادة (29) من الاتفاقية

تخول هذه القاعدة المكمِلة المدين حق التمتع بالطائرة والمعدات واستعمالها وفق أحكام العقد المبرم بشأنها في مواجهة كل من (1) دائنه، و(2) حامل أي ضمانة تَحرَر منها المدين بموجب المادة (4/29) من الاتفاقية، و(3) أية ضمانة يخضع لها حق المدين أو ضمانه وبالقدر الذي يوافق عليه حامل هذه الضمانة للمدين بحق التمتع والاستعمال، و(4) أية ضمانة يتحرر منها بصفته "مشترياً" بموجب المادة (1/14) من البروتوكول. وبالتالي، فإن المادة (16) من البروتوكول توسع نطاق الحماية المقررة للمشتري بشرط والمستأجر لتشمل المدين بصفته ك "مشتري"، ذلك أن المشتري (في البيوع التامة) يحوز الأولوية المقررة في المادة (1/14) من البروتوكول. فالمشتري لا يعد مديناً إطلاقاً، وإنما اعتُبر مديناً فقط لغايات تسهيل صياغة المادة (16) من البروتوكول.[1]

3- المتحصلات:

تنص الفقرة (6) من المادة (29) من الاتفاقية على أن: ***(أي أولوية ممنوحة بموجب هذه المادة لضمانة على أي معدات تنسحب على المتحصلات منها)***، وهذا النص ما هو إلا تتمة للحكم الوارد في نص الفقرة (5) من المادة (2) من الاتفاقية الذي ينص على أن (***تشمل الضمانة الدولية على المعدات المتحصلات المتعلقة بهذه المعدات***).

وقد عرفت الاتفاقية " **المتحصلات**" في الفقرة (ث) من المادة الأولى منها بأنها (***تعني المتحصلات النقدية أو غير النقدية من معدات، ترتبت على الفقد الكلي أو الجزئي أو التلف المادي لهذه المعدات أو مصادرتها أو الاستيلاء عليها أو نزع ملكيتها، كلياً أو جزئياً***). ويلاحظ أن مصطلح المتحصلات الوارد في النص يقتصر على عوائد التأمين والمتحصلات الأخرى التي تنتج عن خسارة المعدات وعليه، فإن المتحصلات العامة كالعوائد الناتجة عن بيع المعدات (كالثمن) غير مشمولة بهذا المصطلح.

وجاء استثناء مثل هذه المتحصلات العامة من مفهوم المتحصلات الوارد في الاتفاقية متعمداً وذلك ليعكس واقع أن الاتفاقية تُعنى أساساً بالضمانات الواقعة على الموجودات المادية، كالطائرات ومعداتها، وليس المتحصلات المذكورة.

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (469)

وطالما أنه بالإمكان تحديد المتحصلات المنصوص عليه في الفقرة (ث) من المادة (1) أعلاه في يد المدين، يحوز الدائن - فيما يخص هذه المتحصلات- على الأولوية ذاتها التي كانت تحوزها المعدات المتعلقة بها هذه المتحصلات قبل خسارتها.

وقد يتم فقدان الأولوية الممنوحة بموجب الفقرة (6) من المادة (29) من الاتفاقية إذا ما أصبح من المتعذر تحديد المتحصلات، كحالة إذا تم إيداع المتحصلات النقدية في حساب بنكي وتم بعد ذلك دفعها للمدين كجزء من النفقات. ويناط بالقانون الواجب التطبيق [1] مسألة تحديد ما إذا كانت المتحصلات محددة أم لا.

ويقتصر تطبيق أحكام الفقرة (6) من المادة (29) من الاتفاقية على المطالبات المتنافسة على متحصلات معدات معينة (الطائرة مثلاً) التي تأتت جميعها عن فقدان أو تلف أو نزع ملكية الطائرة التي أدت إلى إيجاد هذه المتحصلات.[2]

وفكرة المتحصلات تقابلها فكرة "الحلول العيني" في القانون المدني الأردني الذي يقرر فكرة إيقاع الحلول العيني لحماية تخصيص المال لصاحب الحق في حالة هلاك المال المرهون أو إذا لحق به عيب، وذلك بهدف منع ضياع الحقوق من خلال نقلها إلى ما يتقرر عن هلاك أو تلف المال الأصلي من تعويض أو تأمين.[3] وفي ذلك تنص المادة (1339) من القانون المدني الأردني على أن (***ينتقل الرهن عند هلاك العقار المرهون رهناً تأمينياً أو تعيبه إلى المال الذي يحل محله ، وللمرتهن أن يستوفي حقه منه وفقاً لمرتبته***).

4- <u>**الضمانات الدولية التي تتبع تسجيل ضمانات دولية مرتقبة**</u>

إن أولوية الضمانات الدولية التي تأتي إلى حيز الوجود بعد تسجيل ضمانات دولية مرتقبة تحيد عن القاعدة العامة للأولوية فقط بمفهوم أن هذه الضمانات الدولية لم تُسجل فعلاً إلا أنه تتم معاملتها على أنها مسجلة منذ تاريخ تسجيل الضمانات الدولية المرتقبة في السجل الدولي.[4]

---

[1] يتم تحديد القانون الواجب التطبيق استناداً لأحكام الفقرة (3) من المادة (5) من الاتفاقية

[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، (100)

[3] **الجندي، محمد صبري** : <u>نظرة على قواعد الحلول العيني "دراسة موازنة"، المجلة الأردنية في الدراسات الإسلامية</u> ، المجلد الخامس، العدد (3/ب)، جامعة الزيتونة، عمان-الأردن، 2009، ص (18).

[4] الفقرة (4) من المادة (19) من الاتفاقية

إلا أنه إذا سقطت الضمانة الدولية المرتقبة أو شُطب تسجيلها من السجل الدولي قبل أن تدخل الضمانة الدولية حيز الوجود، ففي هذه الحالة يجب تسجيل الضمانة الدولية في السجل الدولي بشكل مستقل ولا يكون لهذا التسجيل أثر رجعي.[1]

ثالثاً: استثناءات على القاعدة العامة في أولوية الضمانات الدولية المتزاحمة

نصت الاتفاقية على حالات تعد استثناءات على القاعدة العامة في الأولوية، وهذه الحالات هي:

1- تغيير أولوية الضمانات بالاتفاق

أوردت الفقرة (5) من المادة (29) من الاتفاقية استثناءً على القاعدة العامة للأولوية بنصها على أنه (***يجوز تغيير أولوية الضمانات أو الحقوق المتنافسة المنصوص عليها في هذه المادة بالاتفاق بين حائزي تلك الضمانات. ولكن من يُحال إليه ضمانة أدنى مرتبةً لا يكون ملزماً بأي اتفاق لخفض مرتبة تلك الضمانة، إلا في حالة تسجيل الضمانة في مرتبة أدنى بموجب الاتفاق في تاريخ الاحالة***).

يتيح هذا النص للدائنين حائزي الضمانات الدولية إمكانية الاتفاق على تغيير أولوية الضمانات أو الحقوق المتنافسة استناداً للمادة (29) من الاتفاقية، وذلك بموجب الاتفاق على تبعية أولوية ضمانة كانت سابقاً تنافس الضمانة الأخرى في مرتبة واحدة، وتسجيل اتفاق التبعية في السجل الدولي في تاريخ الإحالة حتى يعتبر هذا الاتفاق ملزماً للمحال إليه الضمانة الأدنى مرتبة بموجب الاتفاق وملزماً للغير.[2]

ولا يشترط لهذه الغاية الحصول على موافقة المدين على التغيير، ذلك أن هذا الأمر يهم الدائنين حائزي الضمانات فقط ولا يؤثر على المدين.

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (106)
[2] المرجع السابق، ص (103)، ولم يرد في الاتفاقية ما يفيد اشتراط موافقة الدائنين المضمونين الآخرين (الغير) على اتفاق التبعية.

وبالمثل، فقد أتاح المشرع الأردني للدائن المرتهن أن يتنازل عن مرتبة رهنه التأميني لدائن مرتهن آخر للعقار[1] نفسه تالٍ له في المرتبة، وذلك بنص المادة (1349) من القانون المدني على أنه (***يجوز للدائن المرتهن أن ينزل عن مرتبة رهنه بمقدار دينه لدائن مرتهن آخر على ذات العقار المرهون***).

وهذا التنازل يؤدي إلى أن يتحول كل من المرتهنين إلى مرتبة الآخر. وحتى يكون التنازل نافذاً في حق غير المتعاقدين، فقد اشترط المشرع أن يكون تنازل الدائن المرتهن عن درجته مقيداً على سند الحق الأصلي، إضافة إلى تسجيل التنازل، وذلك استناداً لنص المادة (1347) من القانون المدني بأنه (***لا تنفذ حوالة الرهن التأميني ولا التفرغ عنه أو التنازل عن درجته في حق غير المتعاقدين إلا بقيدها على سند الحق الأصلي وتسجيلها***).[2] إلا أن أحكام القانون الأردني لا تطبق على الضمانات الدولية المسجلة. بعبارة أخرى فإن تسجيل التغيير في أولوية هذه الضمانات يتم وفقاً لإجراءات التسجيل الدولي بموجب الاتفاقية.

2- الحقوق ذات الأولوية دون تسجيل

أتاحت الاتفاقية للدول المتعاقدة إمكانية إيداع إعلان – في أي وقت - لدى جهة إيداع البروتوكول بموجب المادة (39) منها تعلن بموجبه عن فئات الحقوق أو الضمانات غير الرضائية التي يكون لها أولوية بموجب قانون تلك الدولة على ضمانة على معدات معادلة لضمانة شخص حائز لضمانة دولية مسجلة والتي يكون لها أيضاً أولوية على أي ضمانة دولية مسجلة، بحيث تُقدَم الحقوق أو الضمانات غير الرضائية - المشمولة بالإعلان - في الأولوية على أي ضمانة دولية مسجلة، وذلك سواء كان ذلك داخل إجراءات الإعسار التي تتم تجاه المدين أو خارجها.[3]

ومن باب أولى، تُقدَم الحقوق أو الضمانات غير الرضائية - المشمولة بالإعلان - في الأولوية على أي ضمانة دولية غير مسجلة.

---

[1] تسري أحكام الرهن التأميني على المنقول الذي تقتضي قوانينه الخاصة تسجيله ، كالطائرة، وذلك استناداً لنص المادة (1334) من القانون المدني الأردني.

[2] **مبارك، سعيد عبد الكريم**: موجز أحكام القانون المدني الأردني "الحقوق العينية" ، مركز حماد للطباعة والتصوير ، عمان-الأردن، 1996، ص (255).

[3] الفقرة (أ) من المادة (39) من الاتفاقية

وقد قامت المملكة الأردنية الهاشمية بإيداع إعلان بموجب الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (1) من المادة (39) أصولياً بالنص العام التالي:

(تعلن المملكة الأردنية الهاشمية أن جميع الحقوق أو الضمانات غير الرضائية التي لها أولوية على حقوق الدائنين المضمونين بمقتضى قوانين المملكة الأردنية الهاشمية، يكون لها الأولوية، دون تسجيل، على الضمانات الدولية المسجلة، سواء كانت ضمن إجراءات الإعسار أو خارجها) [1].

ومن أمثلة الحقوق أو الضمانات غير الرضائية في المملكة الحجز غير الرضائي على الأموال المنقولة وغير المنقولة لاستيفاء الأموال الأميرية [2]، فبموجب الإعلان أعلاه، والذي أودعته المملكة أصولياً، فقد ضمِنت منح مثل هذا الحق أو الضمان غير الرضائي أولويةً على الضمانات الدولية المسجلة وذلك بالرغم من عدم تسجيله في السجل الدولي.

ويعد الحق في حبس المال المرهون المقرر للدائن المرتهن بنص المادة (1400) [3] من القانون المدني من الضمانات غير الرضائية التي تُمارَس في مواجهة الراهن وفي مواجهة الغير إذا استوفت الشروط المقررة للقانون لذلك.[4]

كما ويُعد التوثيق العيني بنص القانون (حقوق الامتياز) والذي نصت عليه المادة (1424)[5] من القانون المدني من الحقوق والضمانات غير الرضائية ذلك أنها تقرر بنص القانون وتخول الدائن أولوية في اقتضاء حقه وفقاً للمراتب التي يحددها القانون.

وتشمل هذه الحقوق؛ حقوق الامتياز الخاصة التي تقع على مال منقول معين للمدين[6]، وحقوق الامتياز العامة التي تقع على كل أموال المدين[7].

---

[1] الفقرة (1) من المادة (1) من الاعلانات المتعلقة باتفاقية كيب تاون بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات لسنة 2010، المنشورة على الصفحة (2405) من عدد الجريدة الرسمية رقم (5028) بتاريخ 2010/5/2.

[2] تنص الفقرة (ج) من المادة (6) من قانون تحصيل الأموال الأميرية رقم (6) لسنة 1952 على أن (***المكلفون الذين تنشر أسماؤهم في الجريدة الرسمية ويتخلفون عن دفع المبالغ المطلوبة بعد مرور (60) يوماً من تاريخ النشر تحجز أموالهم الجائز حجزها قانوناً بقرار من الحاكم الإداري لاستيفاء الأموال الأميرية وتباع إذا لم يتم الدفع أو تجري التسوية اللازمة خلال المدة التي يعينها الحاكم الإداري اذا كانت من الأموال المنقولة أما إذا كانت من الأموال غير المنقولة فتباع بعد مرور سنة من تاريخ الحجز***).

[3] تنص المادة (1400) من القانون المدني الأردني على أنه (***للمرتهن حبس المال المرهون تحت يده حتى يستوفي دينه كاملاً ، فإذا زالت يده عنه دون إرادته كان له حق استرداده***).

[4] "الأصل أن حق الحبس يمارس في مواجهة الراهن مديناً كان أم لا. ويجوز للدائن المرتهن أن يستعمل هذا الحق في مواجهة الغير كمشتري العقار المرهون إذا كان تسجيل عقد البيع بعد تسجيل عقد الرهن، أو مشتري المنقول المرهون إذا كان تاريخ البيع تالياً لتاريخ الرهن الثابت. وللدائن المرتهن أن يستعمل حق الحبس في مواجهة الدائنين التاليين له في المرتبة والدائنين العاديين" – **مبارك: مرجع سابق، ص (288)**

[5] تنص المادة (1424) من القانون المدني على أن (***الامتياز حق عيني تابع يخول الدائن أسبقية اقتضاء حقه مراعاة لصفته ويتقرر بنص القانون***).

ويؤخذ على واقع منح الحقوق أو الضمانات غير الرضائية أولويةً دون تسجيل كاستثناء من القاعدة العامة للأولوية، أن هذا الأمر يتم بالاستناد إلى إعلان تودعه الدولة المتعاقدة تعلن فيه فئات هذه الحقوق والتي تحوز أولوية على الضمانات المسجلة، الأمر الذي يثير قلق ممولي الطائرات والمؤجرين من حائزي الضمانات حيال مرتبة ضماناتهم في مواجهة الحقوق أو الضمانات غير الرضائية، مما يحتم عليهم القيام بالتحقق مما إذا كانت دولة المستأجر المدين قد أودعت إعلاناً لهذه الغاية.

وعليه، وعلى الرغم من أن الهدف الرئيس من الاتفاقية هو إيجاد نظام قانوني موحد يحكم العلاقات التجارية والقانونية المعنية، وبالتالي توحيد قواعد الأولوية في الأنظمة القانونية المختلفة، إلا أن هذا الاستثناء يؤدي إلى إيجاد الريبة وعدم اليقين لدى الدائنين.

3- الحقوق أو الضمانات السابقة

يتعلق هذا الاستثناء بالحقوق والضمانات السابقة والتي أنشئت قبل دخول الاتفاقية حيز النفاذ أو قبل أن تصبح الدولة التي يقع فيها موقع المدين فيما يخص هذه الحقوق والضمانات دولةً طرفاً في الاتفاقية. وقد عرفت الاتفاقية **"الحق أو الضمان السابق"** في الفقرة (ت) من المادة الأولى منها بأنه ***(يعني حقاً أو ضماناً من أي نوع في إحدى المعدات أو عليها يكون قد نشأ أو استحدث قبل تاريخ سريان مفعول هذه الاتفاقية على النحو المعرف في الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة (2) من المادة (60).***

ويتمثل الاستثناء في أن أحكام الاتفاقية لا تطبق على الحقوق والضمانات السابقة - ما لم تعلن الدولة المتعاقدة عكس ذلك بموجب إعلان حسب الفقرة (3) من المادة (60) من الاتفاقية - فتحتفظ هذه الحقوق والضمانات السابقة بالأولوية المقررة لها بموجب القانون الواجب التطبيق قبل سريان الاتفاقية.

كالنفقات التي صرفت في حفظ المنقول أو إصلاحه (المادة 1434 مدني أردني) وامتياز المؤجر (المادة 1437 مدني أردني) وامتياز بائع المنقول (المادة 1444 مدني أردني)

حقوق الامتياز المقررة بموجب المادة (1435) من القانون المدني الأردني.

تنص الفقرة (3) من المادة (60) من الاتفاقية على أن ***(لأي دولة متعاقدة أن تحدد في إعلانها بموجب الفقرة (1) تاريخاً، بعد مرور ثلاث سنوات على الأقل من تاريخ سريان مفعول الإعلان، تصبح فيه هذه الاتفاقية والبروتوكول مطبقين، لغرض تحديد الأولوية، بما في ذلك حماية أي أولوية قائمة، على الحقوق أو الضمانات السابقة الناشئة بموجب اتفاق أبرم عندما كان موقع المدين في أي دولة مشار إليها في الفقرة (الفرعية) (ب) من الفقرة السابقة، ولكن فقط إلى الحد وبالطريقة المحددة في إعلانها)***.

ومفاد ذلك، أنه على الرغم من القاعدة العامة للأولوية الواردة في الفقرة (1) من المادة (29) من الاتفاقية، تُقدَم الحقوق والضمانات السابقة التي تحوز على أولوية بموجب القانون الواجب التطبيق على الضمانات الدولية المسجلة.

الفرع الثاني

أولوية الإحالات المتزاحمـــــــــة

إضافة إلى المعاملات والحقوق الأصلية التي تمت دراستها سابقاً (عند الحديث عن أنواع المعاملات والحقوق التي يمكن تسجيلها في السجل الدولي)، توفر الاتفاقية أيضاً وسائل حماية لحقوقٍ وضماناتٍ اكتُسِبت أو ستُكتسَب مستقبلاً بإحدى طرق الحوالة التالية:

- **الإحالات والإحالات المرتقبة للضمانات الدولية** ، والتي أتاحت الاتفاقية إمكانية تسجيلها في السجل الدولي بموجب البند (ب) من الفقرة (1) من المادة (16) منها.
- **إحالات الحقوق التبعية** . عرفت الاتفاقية " **الحقوق التبعية** " في الفقرة (ج) من المادة الأولى منها بأنها (***تعني جميع الحقوق في السداد أو أي شكل آخر من أشكال الأداء من جانب المدين بموجب عقد، وهي الحقوق المضمونة بالمعدات المنقولة أو المرتبطة بها***).

  وبالرغم من أنه لا يمكن تسجيل إحالات الحقوق التبعية بشكل مستقل إلا أن الاتفاقية توفر حماية لها بتسجيل إحالات الضمانات الدولية التي تتعلق بها.
- **حيازات الضمانات الدولية عن طريق الحلول القانوني أو التعاقدي بموجب القانون الواجب التطبيق**، والتي أتاحت الاتفاقية إمكانية تسجيلها في السجل الدولي بموجب البند (ج) من الفقرة (1) من المادة (16) منها.

  ويمكن حيازة الحقوق والضمانات الدولية عن طريق الحلول إما بموجب الفقرة (4) من المادة (9) من الاتفاقية، وإما بموجب القانون الواجب التطبيق. ومثال على الحالة الأخيرة الكفيل الذي سدد دين المدين (الدائن حائز الضمانة الدولية) ليحوز على الضمانة الدولية.[1]

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (34)

وتعتبر الإحالة أحد أهم سمات الاتفاقية نظراً إلى أنها تحدث بشكلٍ مستمر عند التعامل بالمعدات المنقولة.[1] وقد نظمت الاتفاقية الأحكام الخاصة بالإحالة في الفصل التاسع منها، إضافة إلى المادة (15) من البروتوكول.

وقد جاءت المادة (32) من الاتفاقية بمجموعة من الشروط الشكلية الواجب توافرها في إحالة الضمانة الدولية والحقوق التبعية، وذلك بنصها على أن ***(1. لا تَنقُل إحالة الحقوق التبعية الضمانة الدولية ذات الصلة إلا إذا توفرت الشروط التالية في الإحالة:***

أ. أن تكون مكتوبة، و

ب. تسمح بتحديد الحقوق التبعية بموجب العقد المنبثقة عنه، و

ج. تسمح عند الإحالة في شكل ضمان، بتحديد الالتزامات المضمونة بالاحالة وفقاً للبروتوكول ولكن بدون حاجة إلى تحديد أي مبلغ أو مبلغ أقصى مضمون.

2. لا تسري إحالة الضمانة الدولية التي أنشأها أو نص عليها عقد الضمان إلا بإحالة بعض الحقوق التبعية أو جميعها.

3. لا تنطبق هذه الاتفاقية على أي احالة لحقوق تبعية إذا لم يترتب على الإحالة نقل الضمانة الدولية ذات الصلة).

ويترتب على عدم تحقيق المتطلبات الواردة في الفقرة (1) من هذه المادة عدم انتقال الضمانة الدولية إلى المحال إليه وتصبح الإحالة بالتالي خارج نطاق الاتفاقية ويقرر – في هذه الحالة - القانون الواجب التطبيق مسألة نفاذها.

ولا تسري إحالة الضمانة الدولية التي أنشأها أو نص عليها عقد الضمان إلا إذا تم إحالة الحقوق التبعية أيضاً، إلا أنه لا يشترط أن يتم ذلك في الإحالة ذاتها. والسبب في هذا الشرط هو أن وظيفة الضمانة الدولية بموجب عقد الضمان هي ضمان الوفاء بالالتزامات، فإذا كان الدائن

---

[1] **Gopalan, Sandeep**: Securing Mobile Assets: The Cape Town Convention and Its Aircraft Protocol, Oxford, 2003, P (79)

المضمون يحوز ضمانة دولية ولم تُحَل إليه أياً من الحقوق المضمونة بموجب هذه الضمانة، فلا توجد فائدة من هذه الضمانة كونها لا تضمن أو تحمي أي شيء.[1]

وتطبِق الدول المتعاقدة قواعد الأولوية المنصوص عليها في الاتفاقية على الحالات التي توجد فيها أكثر من إحالة واحدة للحقوق التبعية، وليس أحكام القانون الواجب التطبيق.

وفي هذا الصدد، فإنه من الضروري لغايات تحديد أولوية الإحالات المتزاحمة أن يتم التمييز بين إحالات الحقوق التبعية المتعلقة بضمانات دولية مختلفة عن الإحالات المتزاحمة للحقوق التبعية نفسها.[2] فالأولى تحكمها المادة (31) من الاتفاقية، والثانية تحكمها المواد (35) و (36) منها. وسندرس كل منها تباعاً:

أولاً: إحالات الحقوق التبعية المتعلقة بضمانات دولية مختلفة:

تشمل الحقوق التبعية – حسب تعريف الاتفاقية – الحق في الوفاء أو أي التزام آخر مضمون بالمعدات أو ملحق لها ناشئ عن عقد الضمان، مثل الحق في تسديد قيمة القرض، أو الوفاء بقيمة الثمن بموجب عقد بيع بشرط الاحتفاظ بالملكية أو تسديد قيمة بدل الإيجار بموجب عقد التأجير، وأي شكل من أشكال الالتزام كالتأمين وصيانة المعدات وغيرها. وتقتصر هذه الحقوق على الالتزامات التي تترتب على الأطراف بموجب العقد.[3]

عند وجود مجموعتين من الحقوق التبعية تتعلق كل منها بضمانة دولية مختلفة على ذات المعدات المنقولة، تكون الضمانات الدولية في مثل هذه الحالة هي التي تتنافس في الأولوية وليست الحقوق التبعية بحد ذاتها. وتطبق أحكام المادة (31) من الاتفاقية على هذه الحالة، وتنتقل إلى المحال إليه حقوق المحيل وأولويته.

وفي هذا تنص الفقرة (1) من المادة (31) من الاتفاقية على أن ***(أي إحالة لحقوق تبعية تتم وفقا للمادة (32) تنقل أيضاً ما يلي إلى المحال إليه، ما لم يتفق الطرفان على خلاف ذلك:***

(أ) الضمانة الدولية ذات الصلة، و(ب) كل حقوق المحيل وأولويته بموجب هذه الاتفاقية).

---

[1] **Official Commentary**: ص (356)

[2] المرجع السابق، ص (120)

[3] المرجع السابق، ص (250)

ووفقاً لذلك، فإن أساس أولوية الحقوق التبعية في مثل هذه الحالات لا يرتكز إلى ترتيب تسجيل إحالات الضمانات الدولية ذات الصلة، بل إلى ترتيب تسجيل الضمانات الدولية نفسها في السجل الدولي.

ومن الملاحظ أنه إذا تضمنت إحدى إحالات الحقوق التبعية نقل الضمانة الدولية ذات الصلة، فإن المحال إليه هنا هو فقط من يحق له تسجيل الإحالة لغايات الأولوية، ذلك أن الإحالات الأخرى التي لا تتضمن نقل الضمانة الدولية تعد خارج نطاق تطبيق الاتفاقية، وذلك استناداً لنص الفقرة (3) من المادة (32) من الاتفاقية.

وتتوافق أحكام الفقرة (1) من المادة (31) من الاتفاقية أعلاه مع أحكام الحوالة في القانون المدني الأردني. فقد نصت المادة (1004) منه على أنه (***1- تبقى للدين المحال به ضماناته بالرغم من تغيير شخص المدين. 2- ومع ذلك لا يبقى الكفيل عينياً كان أو شخصياً، ملتزماً قبل الدائن إلا إذا رضي بالحوالة***).

يتضح من هذا النص أن ضمانات الدين المحال به تبقى بالرغم من تغير شخص المدين، ولذلك تبقى جميع التأمينات التي كانت قبل الحوالة، وليس ذلك إلا نتيجة لمبدأ الخلافة الخاصة في الالتزام، فإن كان للدين محل الحوالة ضماناً عينياً مقدماً من المدين الأصلي، فإن هذا الضمان يبقى ضامناً للدين ويكون المدين الأصلي هو ذاته بمثابة كفيل عيني، كما لو كان الدين مضموناً برهن حيازي، أو رهن تأميني تعلق بعين للمدين الأصلي، فيكون للدائن" المحال له" تتبُع هذه العين تحت أي يدٍ تكون وفقاً لأحكام الرهن الرسمي.

وفيما يخص اعتبار حقوق الامتياز من الضمانات الملحقة بالحق المحال به، فطالما أن المشرع الأردني لم يستثنِ من الضمانات التي تنتقل مع دين الحوالة، سوى الكفالة، شخصية كانت أم عينية، مفاد ذلك أن كل ضمان أو تأمين لم يرد له استثناء بموجب الفقرة الثانية من المادة (1004) أعلاه يُعتبر مشمولاً بما ورد بالفقرة الأولى منها.[1]

---

[1] **الحجه، أمير أحمد فتوح**: آثار عقد الحوالة المدنية "دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، نابلس- فلسطين، 2008، ص (110-111).

تجدر الإشارة إلى أن الاتفاقية في الفقرة (1) من المادة (33) منها قد أوردت شروطاً إضافية لصحة ونفاذ الحوالة، بنصها على أنه (***بقدر ما يكون قد تم نقل الحقوق التبعية والضمانة الدولية ذات الصلة وفقا للمادتين (31) و(32)، يكون المدين فيما يتعلق بتلك الحقوق وتلك الضمانة ملزماً بالإحالة، ويقع عليه التزام السداد للمحال إليه أو الوفاء بأي التزام آخر للمحال اليه، بالشروط التالية فقط:***

أ. أن يكون قد تم إعطاء المدين إشعاراً مكتوباً بالإحالة من المحيل أو بإذن منه،

ب. أن يحدد الإشعار الحقوق التبعية).

ولم تشترط الاتفاقية في هذه الفقرة موافقة المدين على الإحالة، إلا أنه فيما يتعلق بالطائرات ومعداتها، فقد اشترط البروتوكول موافقة المدين على الإحالة كتابةً وذلك تجنباً لأية نزاعات قد تثور حول نفاذ الإحالة المتعلقة بالحقوق التبعية والضمانات الدولية ذات الصلة فيما يخص الطائرات ومعداتها. حيث تنص المادة (15) من البروتوكول في " **تعديل الأحكام الخاصة بالإحالة** " على أن (***تسري الفقرة (1) من المادة (33) من الاتفاقية كما لو كان ما يلي قد أضيف بعد الفقرة الفرعية (ب) مباشرة:***

" و(ج) وأن يوافق المدين على الإحالة كتابة، سواء تمت الموافقة أو لم تتم قبل الإحالة أو عرفت المحال إليه بالتحديد أو لم تُعرفه").

يهدف هذا التعديل الذي يأتي به البروتوكول إلى محاولة تجنب الوضع الذي يواجَه فيه المدين بإشعارات إحالات متنافسة أخرى ليس على علمٍ بها. وشرط موافقة المدين الوارد في المادة مطلوبٌ فقط لغايات التزامه بالسداد أو الوفاء بأي التزامات أخرى تجاه المحال إليه، وليس شرطاً لنفاذ الإحالة بين المحيل والمحال إليه.[1]

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (468)

ثانياً: الإحالات المتزاحمة المتعلقة بالحقوق التبعية نفسها:

في هذه الحالة لا يكون التنافس بين حقوق تبعية مختلفة تتبع كل منها لضمانة دولية مختلفة، إنما يكون التنافس بين الحقوق التبعية للضمانة الدولية نفسها. وتطبق على هذه الحالة أحكام المادة (35) من الاتفاقية التي تنص على أنه:

(1. إذا وجدت إحالات متنافسة لحقوق تبعية وتتضمن واحدة منها على الأقل الضمانة الدولية ذات الصلة وكانت تلك الإحالة مسجلة، تسري أحكام المادة (29) كما لو كانت الإشارات إلى ضمانة مسجلة هي إشارات إلى إحالة الحقوق التبعية والضمانة المسجلة ذات الصلة، وكما لو كانت الإشارات إلى ضمانة مسجلة أو غير مسجلة هي إشارات إلى إحالة مسجلة أو غير مسجلة.

2. تسري المادة (30) على إحالة حقوق تبعية كما لو كانت الإشارات إلى ضمانة دولية هي إشارات إلى إحالة حقوق تبعية وضمانة دولية ذات صلة).

يتعلق مطلع المادة بالحالات التي توجد فيها إحالات متزاحمة لحقوق تبعية تتضمن إحداها الضمانة الدولية ذات الصلة، وكانت هذه الإحالة مسجلة، فتطبق أحكام المادة (29) من الاتفاقية في مثل هذه الحالات على النحو الوارد في الفقرة (1) من المادة (35) أعلاه. وبالتالي، تحوز الإحالة المسجلة أولوية على الإحالات المسجلة لاحقاً وعلى الإحالات غير المسجلة.

وحيث أن تعريف " **الإحالة**" بموجب الاتفاقية يقتصر على الإحالات الاتفاقية، فإن مسألة تحديد الأولويات ما بين المحال إليه المتعاقد والمحال إليه بحكم القانون يحددها القانون الواجب التطبيق وليست المادة (29) من الاتفاقية.[1]

ولتطبيق المادة (35) من الاتفاقية لا بد من توافر شرطين، وهما:

1. **<u>أن تتضمن إحدى إحالات الحقوق التبعية - على الأقل - نقل الضمانة الدولية ذات الصلة:</u>**

نصت الفقرة (1) من المادة (35) صراحةً على هذا الشرط، ويعود السبب في ذلك أنه إذا لم تتضمن أيٍ من الإحالات نقل الضمانة الدولية ذات الصلة فلا يحق لأي محالٍ إليه

[1] المرجع السابق، ص (121)

أن يسجل إحالته، حيث أن وظيفة التسجيل هو قيد الضمانة على المعدات، وليس قيد الضمانة على المطالبات التبعية بشكل منفصل، وذلك إضافة إلى ما تم الإشارة إليه سابقاً من أن إحالة الحقوق التبعية وحدها تقع خارج نطاق تطبيق الاتفاقية[1].

وإذا تضمنت إحدى إحالات الحقوق التبعية نقل الضمانة الدولية ذات الصلة، فإنه يحق للمحال إليه في تلك الإحالة فقط تسجيل الإحالة ليكتسب أولوية. ويمثل هذا أثر الفقرة (1) من المادة (29) كما تطبقها الفقرة (1) من المادة (35).[2]

2. أن تكون إحالة الضمانة الدولية ذات الصلة مسجلة:

لا تنظم المادة (29) الأولوية بين الإحالات المتزاحمة غير المسجلة للضمانات الدولية، وإنما تُركت هذه المسألة للقانون الواجب التطبيق.

واشترطت الفقرة (1) من المادة (35) أن تكون الإحالة التي تتضمن الضمانة الدولية ذات الصلة مسجلة، وذلك لأن تعريف " الإحالة" – كما أشرنا سابقاً - يقتصر على الإحالات الاتفاقية، وبالتالي فإن مسألة تحديد الأولويات ما بين المحال إليه المتعاقد والمحال إليه بحكم القانون يقررها القانون الواجب التطبيق وليست المادة (29) من الاتفاقية.

ويستطيع المحال إليه حقوقاً تبعية المرتقب أن يسجل الإحالة المرتقبة وذلك حتى تعتبر هذه الإحالة بعد إتمامها كما لو كانت مسجلة في السجل الدولي منذ وقت تسجيل الإحالة المرتقبة دون الحاجة إلى تسجيل جديد[3]، طالما أن معلومات التسجيل المقدمة كانت كافية لغايات تسجيل الضمانة الدولية[4]، الأمر الذي سيؤثر في الأولويات حسب المادة (29) كما تطبقها المادة (35) من الاتفاقية.

تنص المادة (36) من الاتفاقية فيما يخص **"أولوية المحال إليه بالنسبة إلى الحقوق التبعية"** على أن (***1. يتمتع الشخص الذي أحيلت إليه حقوق تبعية والضمانة الدولية ذات الصلة والذي سجلت الإحالة إليه، وفقاً للفقرة (1) من المادة (35) بالأولوية على أي شخص آخر أحيلت إليه الحقوق التبعية:***

[1] الفقرة (3) من المادة (32) من الاتفاقية

[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (121)

[3] وذلك إعمالاً لأحكام الفقرة (3) من المادة (19) من الاتفاقية كما تطبقها الفقرة (4) من المادة نفسها.

[4] وذلك استناداً لأحكام الفقرة (4) من المادة (19) من الاتفاقية كما تطبقها الفقرة (5) من المادة نفسها.

أ. إذا كان العقد الذي نشأت بمقتضاه الحقوق التبعية ينص على أن تلك الحقوق مؤمنة بالمعدات أو مرتبطة بها، و

ب. فقط بقدر ارتباط الحقوق التبعية بالمعدات.

2. لأغراض الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة السابقة، لا ترتبط الحقوق التبعية بالمعدات إلا بالقدر الذي تتكون فيه تلك الحقوق من حقوق في السداد أو أداء تتعلق بما يلي:

أ . مبلغ مدفوع مقدماً ويُستخدم لشراء المعدات،

ب. مبلغ مدفوع مقدماً ويُستخدم لشراء معدات أخرى يكون للمحيل ضمانة دولية أخرى عليها إذا كان المُحيل قد نقل تلك الضمانة إلى المحال إليه وسجلت هذه الاحالة، أو

ج. الثمن المدفوع مقابل المعدات، أو د . القيمة الإيجارية المدفوعة عن المعدات، أو

هـ. أي التزامات اخرى نشأت من عملية مذكورة في أي من الفقرات الفرعية أعلاه.

3. في جميع الحالات الأخرى يحدد القانون الواجب التطبيق أولوية الإحالات المتنافسة للحقوق التبعية).

ونجد أن المادة (36) تُقيد الأولوية الممنوحة بموجب المادة (35) في اعتبارين:

الأول: تقتصر الأولوية على الحالات التي ينص فيها العقد الذي نشأت بمقتضاه الحقوق التبعية على أن تلك الحقوق مؤمنة بالمعدات أو مرتبطة بها.

وجاء هذا الحكم للتعامل - على سبيل المثال – مع الحالة التي لا يضمن فيها العقد الالتزامات التي ينص عليها فحسب، بل يمتد أثره ليضمن الالتزامات التي تنشأ فيما بعد بموجب اتفاق لاحق.

فقد لا يشير الاتفاق اللاحق إلى الضمان، الأمر الذي يستحيل معه أن يعلم المحال إليه حقوق تبعية بموجب الاتفاق اللاحق بأن الالتزامات المنصوص عليها في هذا الاتفاق مؤمنة بالمعدات

أو مرتبطة بها، وبالتالي سيكون جاهلاً بوجود الضمانة الدولية. ففي هذه الحالة لا تطبق قواعد الأولوية الواردة في الاتفاقية وتترك مسألة تحديد الأولوية للقانون الواجب التطبيق.

الثاني: تُمنح الأولوية للمحال إليه المسجل الذي أحيلت إليه الضمانات الدولية والحقوق التبعية على أي محال إليه آخر لذات الضمانة الدولية والحقوق التبعية (سواء أكان محال إليه لاحق أو محال إليه سابق بموجب إحالة غير مسجلة) فقط بالقدْر الذي ترتبط به الحقوق التبعية بمعدات، وكما هو منصوص عليه في الفقرة (2) من المادة والتي تُدرج خمس فئات من الحقوق التبعية تتعلق بالمعدات.

وفي غير الحالات المذكورة أعلاه، فقد تركت الفقرة (3) من المادة (36) مسألة تحديد أولوية الإحالات المتزاحمة للحقوق التبعية إلى القانون الواجب التطبيق، بما فيه – وحسب المقتضى- **اتفاقية الأمم المتحدة بشأن إحالة المستحقات في التجارة الدولية** التي فتح باب التوقيع عليها في 2001/12/12[1].

وفيما يخص إحالات الضمانات الوطنية، فقد نصت الاتفاقية على أنه (***في حالة تسجيل إشعار ضمانة وطنية في السجل الدولي، لا تتأثر أولوية حائز تلك الضمانة وفقاً للمادة (29) بكون تلك الضمانة قد آلت إلى شخص آخر عن طريق الإحالة أو الحلول وفقاً للقانون الواجب التطبيق***)[2]، ويترتب على عدم تسجيل إشعار الضمانة الوطنية أصولياً فقدان الحق في الأولوية بموجب الفقرة (1) من المادة (29).

---

[1] لم تدخل هذه الاتفاقية حيز النفاذ لغاية تاريخه

[2] الفقرة (3) من المادة (50)

المطلب الثاني

آثار الضمانة الدولية في حالة إعسار المدين

إن عدم تطابق قوانين الإعسار والإفلاس الوطنية يُعد مشكلة كبيرةً تواجه الدائنين في حالات إعسار المدين أو إفلاسه حيث لا تتوفر للدائن حماية متماثلة في كل دولة لا سيما في ضوء مبدأ إقليمية الإفلاس. لذا، عملت الاتفاقية على إيجاد نظام حماية للدائنين في مثل هذه الحالات. فالأحكام الموضوعية في الاتفاقية والبروتوكول تهدف إلى الحد من مدى تدخل قوانين الإفلاس والإعسار في حقوق حاملي الضمانات الواقعة على الطائرات أو معداتها، وذلك من خلال التركيز على إعمال قواعد قانونية موحدة في الدول المتعاقدة لتقليل مخاطر وتكاليف إبرام عمليات تمويل للطائرات ومعداتها على المستوى الدولي.

وسيتم تالياً دراسة مفهوم الإعسار في الاتفاقية وآثار الضمانات الدولية في حالة الإعسار في فرعين على التوالي.

الفرع الأول

<u>مفهوم الإعســــــار</u>

جاءت الاتفاقية بتعريفٍ ل " **اجراءات الإعسار**" في الفقرة (ل) من المادة الأولى منها بأنها ***(تعني الإفلاس أو التصفية أو غيرهما من الاجراءات الجماعية القضائية أو الإدارية، بما في ذلك الاجراءات المؤقتة، التي تخضع فيها أصول المدين وشؤونه لسيطرة أو إشراف المحكمة لأغراض إعادة التنظيم أو التصفية*).**

يشمل هذا التعريف جميع أشكال الإجراءات الجماعية التي تكون فيها أصول المدين تحت سيطرة وإشراف المحكمة لغايات إعادة تنظيم مشروع المدين أو مؤسسته أو تصفيتها.

وتصنف الأنظمة القانونية الوطنية إجراءات الإعسار بطرق مختلفة. فبعض الأنظمة القانونية يُميز ما بين الإفلاس (بمعنى إجراءات إعسار الأفراد) والتصفية (بمعنى إجراءات إعسار الشركات)، وبعضها يميز بين الإعسار (بمعنى الإعسار المدني بعدم القدرة على الوفاء بالالتزامات المترتبة للديون بموجب القانون المدني) والإفلاس (بمعنى الإفلاس التجاري عند عدم القدرة على الوفاء

بالالتزامات المترتبة للديون الناشئة عن التعاملات التجارية)، وهو ما فعله المشرع الأردني، حيث يعد نظام "الإفلاس" من الأنظمة التي قننها القانون التجاري وجعلها مقصورة على فئة التجار، وأما غير التجار فيخضعون لنظام "الإعسار" الذي نظمه القانون المدني. فقد نصت المادة (316) من قانون التجارة الأردني على أنه (***مع الاحتفاظ بتطبيق أحكام الباب السابق، يعتبر في حالة الإفلاس كل تاجر يتوقف عن دفع ديونه التجارية وكل تاجر لا يدعم الثقة المالية به إلا بوسائل يظهر بجلاء أنها غير مشروعة***).[1]

وعالج القانون المدني الأردني الإعسار المدني تحت مسمى "الحجر على المدين المفلس" في المواد (375- 386) منه.

فالإفلاس هو توقف التاجر عن تسديد ديونه التجارية، وكل تاجر لا يدعم الثقة المالية به إلا بوسائل غير مشروعة، وهو بالطبع حكم خاص بالتجار. أما الإعسار فهو عدم وجود ما يكفي لدى المدين للوفاء بديونه مستحقة الأداء.[2] ويتفق الإعسار مع الإفلاس في أن أحد الدائنين لا ينفرد دون الدائنين الآخرين في الاستئثار بمال المدين، وكذلك في أن يد المدين تُغل عن التصرف في أمواله منذ شهر الإعسار، كما تُغل يد المدين التاجر عن التصرف في أمواله منذ شهر الإفلاس.[3]

وحيث أن قانون الطيران المدني الأردني قد أجاز أن يكون مالك الطائرة أو مستأجرها شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً، حيث تنص الفقرة (ب) من المادة (37) من القانون على أن (***يسجّل في السجل الوطني الطائرات المملوكة لأشخاص يتمتعون بالجنسية الأردنية أو المستأجرة من هؤلاء الأشخاص بقصد الشراء أو مستأجرة لمدة لا تقل عن سنة أو مملوكة من غير الأردنيين المقيمين في المملكة إقامة قانونية***)، فإنه لغايات تطبيق أحكام الاتفاقية والبروتوكول، تطبق أحكام قانون التجارة إذا كان المدين تاجراً، وأحكام القانون المدني إذا كان المدين غير تاجر - حسب الحالة - سواء كان المدين شخصاً طبيعياً أو اعتبارياً.

ويعتبر كل من الإعسار المدني والإفلاس مشمولاً في تعريف إجراءات الإعسار الوارد في الفقرة (ل) من المادة الأولى من الاتفاقية شريطة ما يلي:

---

[1] قانون التجارة رقم (12) لسنة 1966، المنشور على الصفحة (472) من عدد الجريدة الرسمية رقم (1910) بتاريخ 1966/3/30.

[2] **العطين، عمر فلاح**: الصلح الواقي من الإفلاس في القانون وموقف الفقه الاسلامي منه "دراسة"، مجلة دراسات في علوم الشريعة والقانون، المجلد (40)، العدد (1)، الجامعة الأردنية، عمان-الأردن، 2013، ص (126)

[3] **السنهوري، عبد الرزاق بن أحمد** : الوسيط في شرح القانون المدني الجديد "الإثبات - آثار الالتزام" ، الجزء الثاني، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة-مصر، 1956، ص (1201).

- أن تكون الإجراءات جماعية مفروضة بموجب تدبير تنفيذ متاح أصلاً لدائن معين، كالحراسة القضائية.
- أن تكون أصول المدين وشؤونه خاضعة لسيطرة أو إشراف محكمة.

وقد عرفت الفقرة (ح) من المادة الأولى من الاتفاقية " **المحكمة**" بأنها (***تعني محكمة عادية أو إدارية أو هيئة تحكيم أنشأتها دولة متعاقدة***). وللدولة المتعاقدة أن تحدد بموجب إعلان بالاستناد للمادة (53) [1] من الاتفاقية المحكمة – أو المحاكم - ذات العلاقة لهذه الغاية.

- أن يكون الغرض من السيطرة أو الإشراف إما:

أ. إعادة تنظيم المدين، بمعنى إعادة ترتيب شؤونه بهدف استعادته لتجارته المربحة، أو تحسين وضع الدائنين بموجب تصفية لاحقة، أو

ب. تصفية فورية تتضمن جمع وتحديد جميع أصول المدين وتوزيع المتحصلات على الدائنين استناداً لأحكام قانون الإعسار ذو العلاقة. [2]

وقد عرفت الاتفاقية "**بدء اجراءات الإعسار**" في الفقرة (د) من المادة نفسها بأنه (***يعني الوقت الذي تعتبر فيه اجراءات الإعسار قد بدأت وفقاً لقانون الإعسار المطبق***).

ويظهر أثر هذا التعريف في حكم الفقرة (1) من المادة (30) من الاتفاقية التي تنص على أن تكون الضمانة الدولية سارية إذا كانت مسجلة في السجل الدولي قبل البدء بإجراءات الإعسار.

ويُحدَد قانون الإعسار الواجب التطبيق لهذه الغاية استناداً لقواعد تنازع القوانين في دولة المحكمة، وذلك استناداً لنص الفقرة (3) من المادة (5) من الاتفاقية [3]. وتشمل إجراءات الإعسار المتخذة ضد المدين الإجراءات التي بدأها المدين نفسه، كقيامه بفسخ الشركة أو تصفية موجوداتها، ذلك أن إجراء المدين لأي من هذه التصرفات يؤتي أثره تجاه نفسه.

---

[1] تنص المادة (53) من الاتفاقية فيما يخص " **تحديد المحاكم**" على أنه (***لأي دولة متعاقدة أن تعلن، في وقت التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام اليه، المحكمة أو المحاكم الملائمة لأغراض تطبيق المادة الاولى والفصل الثاني عشر من هذه الاتفاقية***)، ولم تقم المملكة الأردنية الهاشمية بإيداع إعلان بموجب هذه المادة.

[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (254)

[3] تنص الفقرة (3) من المادة (5) من الاتفاقية على (***إن كل إشارة إلى القانون الواجب التطبيق هي إشارة إلى القانون الداخلي الساري وفقاً لقواعد القانون الدولي الخاص لدولة المحكمة***).

الفرع الثاني

آثار إعسار المدين على الضمانة الدولية

تبقى الضمانة الدولية سارية في حالة إعسار المدين بموجب المادة (30) من الاتفاقية، والتي تنص على أنه: ***(1. في إجراءات الإعسار المتخذة ضد المدين، تكون الضمانة الدولية ساريةً إذا كانت مسجلةً وفقاً لهذه الاتفاقية قبل بدء إجراءات الإعسار.***

2. ليس في هذه المادة ما يؤثر على سريان الضمانة الدولية في إجراءات الإعسار عندما تكون تلك الضمانة سارية بموجب القانون الواجب التطبيق.

3. ليس في هذه المادة ما يؤثر على ما يلي:

أ. أي قواعد قانونية مطبقة في إجراءات الإعسار وتتعلق بإبطال أي عملية، سواء لأنها تمنح تفضيلاً أو لأنها تُشكل نقلاً لحقوق الدائنين عن طريق الغش.

ب. أي قواعد إجرائية تتعلق بإنفاذ حقوق ملكية خاضعة لرقابة أو إشراف مدير إجراءات الإعسار).

فالقاعدة العامة هي أن الضمانة الدولية تعتبر سارية المفعول لغايات إجراءات الإعسار المتخذة ضد المدين إذا كانت هذه الضمانة مسجلة حسب أحكام الاتفاقية قبل البدء بهذه الاجراءات. وهذا – بالطبع - يفترض أن تكون إجراءات الإعسار قد بدأت في دولة متعاقدة. ولا يشترط أن تكون الدولة المتعاقدة هي الدولة نفسها التي أنشئت الضمانة الدولية بموجب قانونها.[1]

وتمتد الحماية المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة (30) لتشمل الحقوق أو الضمانات غير الرضائية والضمانات الوطنية المحمية بإشعار والمسجلة في السجل الدولي استناداً للمادة (40) من الاتفاقية والتي تنص على أنه (***لأي دولة متعاقدة أن تقدم في أي وقت، في إعلان مودع لدى جهة إيداع البروتوكول، قائمة بفئات الحقوق أو الضمانات غير الرضائية القابلة للتسجيل بموجب هذه الاتفاقية بخصوص أي فئة من المعدات، كما لو كان الحق أو الضمان ضمانة دولية، ويجب أن ينظم وفقاً لذلك. ويجوز تعديل هذا الاعلان من وقت لآخر).***

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (109)

ويُشترط في الحالتين؛ الحقوق أو الضمانات غير الرضائية والضمانات الوطنية المحمية بإشعار، أن يكون تسجيلها في السجل الدولي نافذاً قبل البدء بإجراءات الإعسار وأن يكون قد تم استناداً لأحكام الاتفاقية.

وإذا كان الأصل هو سريان الضمانة الدولية في حالة الإعسار (**أولاً**) فإن نطاق هذا السريان يخضع لقواعد الإبطال المقررة بشأن تصرفات المدين المُعسر (**ثانياً**).

أولاً: سريان الضمانـــــــة الدولية

يشترط أولاً لسريان الضمانة الدولية في إجراءات الإعسار المدني أن يكون الاختصاص بالإعسار لدولة متعاقدة، بحيث يحكم قانون هذه الدولة الوقت الذي تعتبر فيه إجراءات الإعسار قد بدأت.[1]

فقد تضمنت الاتفاقية – كما رأينا سابقاً – حداً فاصلاً لا تعتبر الضمانة الدولية سارية بعده في حالة إعسار المدين، وهو البدء بإجراءات الإعسار، وهو الوقت الذي تبدأ به هذه الإجراءات استناداً لقانون الإعسار الواجب التطبيق.[2]

وتبدأ اجراءات الإعسار "الحجر على المدين المفلس" في القانون الأردني عند نظر المحكمة المختصة (وهي محكمة موطن المدين) بطلب الحجر على المدين المفلس على اعتبار أنه من الأمور المستعجلة، وهذا في حالة إذا كان المدين شخصاً طبيعياً . وتبدأ من تاريخ تسليم إدارة أموال المدين المفلس إلى وكيل التفليسة الذي تعينه المحكمة، إذا كان المدين شخصاً اعتبارياً.[3]

وتقام الدعوى ابتداءً استناداً إلى اختصام الدائنين، ذلك أن إجراءات الحجر تحتاج إلى دعوة الدائنين وسماع مدعياتهم ودفوعهم حول طلب الحجر وما يستتبعه من إجراءات وأحكام لضمان مصالحهم الأمر الذي يقتضي مخاصمتهم في دعوى طلب الحجر على المدين المفلس المقدمة من

[1] **Gunnehed, Josephine**: The Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Protocol on Aircraft Equipment – Predictability and Enforcement of international security agreements, Faculty of Law – Lund University, 2012, P (19)

[2] **Saidova**: مرجع سابق، ص (220)

[3] المادة (376) من القانون المدني الأردني، والمادة (338) من قانون التجارة.

المدين نفسه، وأن تقديم مثل هذه الدعوى دون اختصام الدائنين يجعلها تفتقد صفة الدعوى وغير مقبولة شكلاً.[1]

كما وتبدأ إجراءات الإفلاس بدعوى يقيمها التاجر نفسه أو دائن أو عدة دائنين لدى المحكمة المختصة (محكمة البداية التي يوجد في منطقتها المركزالرئيسي للمدين)، التي تُصدر الحكم بشهر الإفلاس معجل التنفيذ.[2]

ولم تنص الاتفاقية صراحة على تعريف "سريان الضمانة الدولية"، إلا أن البروفيسور (Sir Roy Goode) اعتبر أن مفهوم سريان الضمانة الدولية يعني أن يتم الاعتراف بملكية الضمانة على المعدات، وأن يكون بإمكان حامل الضمانة الدولية أن يقيم دعوى بخصوص المعدات للوفاء بالالتزامات المستحقة، وأن لا يقتصر حقه على القسمة المتساوية بين الدائنين غير المضمونين، أي بمعنى أن يحوز أولوية على دائني المدين غير المضمونين.[3]

وفي جميع الأحوال فإن ما ورد أعلاه لا يؤثر على سريان الضمانة الدولية التي تعتبر نافذة استناداً لأحكام القانون الواجب التطبيق، وذلك بنص الفقرة (2) من المادة (30) من الاتفاقية على أنه ***(ليس في هذه المادة ما يؤثر على سريان الضمانة الدولية في إجراءات الإعسار عندما تكون تلك الضمانة سارية بموجب القانون الواجب التطبيق)***.

وبمعنى آخر، فإن القاعدة المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة (30) من الاتفاقية هي قاعدة نفاذ، وليست قاعدة عدم نفاذ. وفي السياق ذاته، فإن عبارة "تلك الضمانة" الواردة في الفقرة (2) من المادة (30) تعني الضمانة التي يقر بها القانون الواجب التطبيق وليس الضمانة الدولية على هذا النحو والتي هي من إنشاء الاتفاقية وليس القانون الواجب التطبيق.

ويمكن القول بأن أثر الفقرة (2) من المادة (30) من الاتفاقية يتمثل في أنه على الرغم من عدم نفاذ الضمانة الدولية بموجب الاتفاقية لعدم تسجيلها في السجل الدولي، فإنها يمكن أن تكونساريةً في اجراءات الإعسار بموجب القانون الواجب التطبيق إذا توفرت فيها شروط التأمينات المطلوبة بموجبه.

---

[1] قرار محكمة التمييز الأردنية بصفتها الحقوقية رقم (2013/2319) تاريخ 2014/2/17.
[2] المواد 317-319 من قانون التجارة الأردني
[3] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (109)

وعليه، فإن فقدان النفاذ بموجب الاتفاقية لا يؤدي حتماً إلى عدم نفاذ الضمانة، حيث يمكن أن تحتفظ بسريانها بموجب القانون الواجب التطبيق شريطة تحقق شروط النفاذ المطلوبة أصولياً بموجب هذا القانون.[1]

ثانياً: إبطال الضمانـــــــة الدولية

إن حقيقة أن الضمانة غير المسجلة السارية بموجب قانون موقع المعدات مُعترف بها في إجراءات الإعسار ما دامت نُظمت حسب الأصول، لا تعني حصانة هذه الضمانة في مواجهة الإبطال بموجب قواعد قانون الإعسار. فالواقع يتمثل في أنه على محكمة الإعسار أن تقبل بدايةً أن الضمانة التي نظمت بموجب القانون الواجب التطبيق قد نُظمت أصولياً.

وقد نصت الفقرة (3) من المادة (30) على أنه: (***ليس في هذه المادة ما يؤثر على ما يلي:***

أ. أي قواعد قانونية مطبقة في إجراءات الإعسار وتتعلق بإبطال أي عملية، سواء لأنها تمنح تفضيلاً أو لأنها تشكل نقلاً لحقوق الدائنين عن طريق الغش.

ب. أي قواعد إجرائية تتعلق بإنفاذ حقوق ملكية خاضعة لرقابة أو إشراف مدير إجراءات الإعسار).

تحافظ هذه الفقرة على أثر بعض القواعد القانونية المحددة والواردة في قانون الإعسار، ألا وهي القواعد المتعلقة بإبطال العمليات التي تمنح تفضيلاتٍ ونقلاً لحقوق الدائنين عن طريق الغش، وقواعد إجراءات الإعسار المقررة للحد من تنفيذ الضمانات او حقوق الملكية الأخرى، على سبيل المثال عن طريق فرض وقف تلقائي على تنفيذ الضمانات والحقوق العينية الأخرى لغايات تسهيل إعادة التنظيم.

أما فيما يتعلق بالطائرات ومعداتها، فإن الفقرة (3) تتيح المجال إلى تطبيق الفقرتين (9) و (10) من المادة (11) من البروتوكول في الدولة المتعاقدة التي أودعت إعلاناً بأنها ستطبق البديل (أ) الوارد في المادة (11)، الأمر الذي يؤدي في مثل هذه الحالة إلى عدم إمكانية وقف أو إعاقة ممارسة الدائن لأيٍ من التدابير المتاحة له.

---

[1] **Saidova**: مرجع سابق، ص (223)

وتبقى الضمانة عُرضة للإبطال استناداً إلى أي أساسٍ ينطبق بموجب قانون الإعسار، وليس فقط لأنها تمنح تفضيلاً أو تعد عملية نقلٍ لحقوق الدائنين عن طريق الغش، وذلك كما ورد في البند (أ) من الفقرة (3). فاستناداً لهذا البند، فإن القاعدة العامة الواردة في الفقرة (1) من المادة نفسها لا تحمي الضمانة الدولية المسجلة من أحكام القانون فيما يخص إبطال التفضيلات أو عمليات نقل حقوق الدائنين عن طريق الغش، وهي التصرفات الواقعة في فترة الريبة السابقة على الحكم بشهر الإفلاس.

ويقتصر البند (أ) من الفقرة (3) على إبطال العمليات التي تمنح تفضيلات أو تشكل نقلاً لحقوق الدائنين عن طريق الغش. وهذا يستتبع أن أسباب الإبطال الأخرى التي تطبق عادةً، لا يمكن التمسك بها للتشكيك بالضمانة الدولية سارية بموجب الفقرة (1) من المادة (30). إلا أنه يمكن التمسك بها للتشكيك بالضمانة السارية فقط بموجب الفقرة (2) من المادة ذاتها. فلا يمكن تطبيق القواعد الأخرى الواردة في قانون الإعسار للدولة المتعاقدة بحق الضمانة الدولية المسجلة قبل البدء بإجراءات الإعسار، كبطلان الضمانات الدولية غير المسجلة أصولياً بموجب قانون السلطة المختصة بالإعسار، أو القاعدة التي تنص على بطلان الدفعات (ما عدا التي تمنح تفضيلاً أو تتضمن نقلاً لحقوق الدائنين بطريق الغش) التي تتم خلال فترة الريبة وقبل البدء بإجراءات الإعسار.

كما أنه لا يجوز أيضاً إتْباع الضمانة الدولية لأي حق آخر أو ضمانة أخرى بموجب قانون الإعسار ما لم يكن الحق الآخر أو الضمانة الأخرى من الحقوق أو الضمانات غير الرضائية المشمولة بإعلان بموجب المادة (1/39/أ) من الاتفاقية مودع قبل تسجيل الضمانة الدولية، أو من حقوق التحفظ على المعدات أو احتجازها المقررة بموجب المادة (1/39/ب) من الاتفاقية.

وفي جميع الأحوال، فإن مسألة تحديد ما يشكل تفضيلاً أو نقلاً لحقوق الدائنين عن طريق الغش تعود لقانون الإعسار الواجب التطبيق، الذي يحدد أيضاً الدفوعات المتاحة في الدعاوى المقامة من مدير إجراءات الإعسار نتيجة لعملية باطلة، أو قابلة للإبطال لأنها تمنح تفضيلاً أو لأنها تشكل نقلاً لحقوق الدائنين عن طريق الغش، كأن تكون الدعوى مقامة بحق الشخص حسن النية الذي حاز الضمانة مقابل ثمنٍ من المحال إليه الأصلي.

Official Commentary: مرجع سابق، ص (110)

استناداً لنص المادة (3/39) من الاتفاقية

Official Commentary: مرجع سابق، ص (344)

الفقرة (د) من المادة (1) من الاتفاقية

إضافةً إلى ذلك، فإن الأمر متروك لقانون الإعسار الواجب التطبيق لتحديد الوقت الذي تعتبر فيه أن إجراءات الإعسار قد بدأت ، وهذا يُبقي الاحتمال قائماً بإمكانية إبطال الضمانة الدولية المسجلة فيما يخص إجراءات الإعسار إذا اعتُبر بدء هذه الاجراءات قد تم بأثر رجعي بموجب قانون الإعسار الواجب التطبيق - مثلاً من وقت إقامة دعوى الإعسار لدى المحكمة لإصدار القرار بالتصفية - وذلك إذا كان هذا الوقت المعتبر سابقاً على وقت تسجيل الضمانة الدولية.

وتستطيع محاكم الدول غير المتعاقدة إبطال الضمانة الدولية استناداً إلى الأسس المنصوص عليها في قانون الإعسار في تلك الدول. وهذا ينطبق أيضاً على محاكم الدول المتعاقدة في الحالات التي لا تكون فيها الضمانة الدولية مسجلة قبل البدء بإجراءات الإعسار.

ينص البند (ب) من الفقرة (3) على أن لا تؤثر الأحكام الواردة في المادة (30) على قواعد إجراءات الإعسار المتعلقة بتنفيذ حقوق الملكية الخاضعة لرقابة أو إشراف مدير إجراءات الإعسار، مثال على ذلك القواعد التي تُعلِق أو تقيِد تنفيذ ضمانة دولية بُغية تسهيل إعادة تنظيم المدين.

ولهذه الغاية، يشمل تعريف "مدير إجراءات الإعسار" المدين صاحب الحيازة على المعدات إذا كان قانون الإعسار الواجب التطبيق يجيز ذلك.

وتجدر الإشارة إلى أن متابعة الدعاوى الشخصية للدائنين (كالمطالبة بالمبالغ المستحقة بموجب العقد) لا تخضع لأحكام الاتفاقية بل تخضع لأحكام قانون الإعسار الواجب التطبيق. وفيما يتعلق بآثار إعسار المحيل، فقد نصت المادة (37) من الاتفاقية على أن (***تسري أحكام المادة (30) على إجراءات الإعسار ضد المحيل كما لو كانت الإشارات إلى المدين هي إشارات إلى المحيل***).

ومفاد النص هو أنه إذا أُقيمت إجراءات الإعسار في مواجه المحيل، فإن حق المحال إليه في الضمانة الدولية والحقوق التبعية يكون سارياً خلال إجراءات الإعسار إذا تم تسجيله في السجل الدولي قبل البدء في هذه الإجراءات أو كان حقه نافذاً بموجب أحكام القانون الواجب التطبيق، وهذا مع مراعاة أحكام آثار الإعسار المنصوص عليها في المادة (30) من الاتفاقية.

استناداً لنص الفقرة (د) من المادة الأولى من الاتفاقية

نصت الفقرة (ك) من المادة (1) من الاتفاقية على تعريف **"مدير اجراءات الاعسار"** بأنه (***يعني شخصاً مخولاً بإدارة إعادة التنظيم أو التصفية، ويشمل الشخص المخول على أساس مؤقت، كما يشمل المدين صاحب الحيازة على المعدات إذا كان قانون الإعسار المطبق يسمح بذلك***).

Official Commentary: مرجع سابق، ص (111)

الفصل الثاني

التدابير القانونية على الطائرات ومعداتها الموضوعة تأميناً للديون

المبحث الأول: التدابير القانونية لحماية الدائن في حالة إخلال المدين بالتزاماته

المبحث الثاني: التدابير القانونية لحماية الدائن بموجب بروتوكول الطائرات

الفصل الثاني

التدابير القانونية على الطائرات ومعداتها الموضوعة تأميناً للديون

إن القيمة المالية للطائرات التجارية يمكن تقديرها، ويبني المصنعون والمؤجرون والمقرضون تعاملاتهم التجارية – في العادة - على أساس القيمة المستقبلية المتوقعة لهذه الطائرات. ويكمن جوهر المشكلة في مثل هذه التعاملات في مدى إمكانية توافر الطائرة في حالة الإخلال بالالتزامات، نظراً إلى واقع انتقال الطائرات بشكل متكرر.[1]

ويهدف محور الاتفاقية، المتمثل في الفصل الثالث منها والمتعلق بأحكام "التدابير في حالة الإخلال بالإلتزامات" وجميع الأحكام الأخرى المرتبطة بذلك، إلى تحديد الشخص الذي يملك الحق في التنفيذ وما هي التدابير المتاحة لهذا الشخص.

وسيتم التركيز في هذا الفصل على دراسة التدابير القانونية المتاحة على الطائرات ومعداتها الموضوعة تأميناً للديون المقررة حمايةً للدائن والواردة في الفصل الثالث من الاتفاقية والفصل الثاني من البروتوكول. ولهذه الغاية سيتم إفراد المبحث الأول من هذا الفصل لدراسة التدابير القانونية المقررة لحماية الدائن في حالة الإخلال بالالتزامات وفقاً للاتفاقية، وفي المبحث الثاني سيتم دراسة التدابير القانونية المقررة لحماية الدائن بموجب البروتوكول.

[1] **Weber, L. and Eberg, A.:** The Cape Town Convention and its implementation in Russia and the Commonwealth of Independent States (CIS), Air & Space Law Journal (Vol. 39, no. 1, 2014), McGill University, Montreal, 2014, P (15)

المبحث الأول

التدابير القانونية لحماية الدائن في حالة إخلال المدين بالتزاماته

تتيح الاتفاقية والبروتوكول عدداً من التدابير التي يمارسها المؤجر أو البائع بشرط أو الطرف المضمون فيما يخص ضمانة دولية موضوعة لصالح أي منهم على الطائرة أو إحدى معداتها بصفته دائناً، وذلك في حالة إخلال مدينه بإلتزاماته.

وقد جاءت المادة (11) من الاتفاقية بتعريف **"الإخلال بالالتزامات"** بنصها على أن:

(1. للمدين والدائن أن يتفقا كتابةً في أي وقت، على الظروف التي تشكل إخلالاً بالالتزامات أو أي ظرف آخر يسمح بممارسة الحقوق والتدابير المذكورة في المواد من (8) إلى (10) وفي المادة (13).

2. في حالة عدم اتفاق المدين والدائن، فإن عبارة (الإخلال بالالتزامات) لأغراض المواد من (8) إلى (10) والمادة (13) تعني إخلالاً يحرم الدائن بصورة جوهرية مما يحق له توقع الحصول عليه بموجب العقد).

ففي أغلب الأحيان، يحدد العقد ذاته الحالات التي تعد إخلالاً بالالتزامات والتي تؤدي إلى اللجوء إلى التدابير المنصوص عليها في الفصل الثالث.

فعلى سبيل المثال، قد يتفق الأطراف على أن التخلف عن دفع بدل الإيجار المستحق بموجب عقد تأجير طائرة خلال مدة محددة من تاريخ الاستحقاق يعدُ إخلالاً من المستأجر (المدين) بالتزاماته تجاه المؤجر (الدائن). وعادةً لا تقتصر حالات الإخلال بالالتزامات حسبما يحدده اتفاق الأطراف على تقصير المدين في أداء التزاماته بل قد تمتد لتشمل وقائع تنطوي على وجود مخاطر، سواء كانت داخلية (كحالات إعسار المدين) أو خارجية (كالتغييرات السلبية في قانون الضرائب). وقد أكدت الفقرة (1) من المادة (11) أعلاه على إلزامية الاتفاق الذي يتم بين الدائن والمدين في هذا الصدد. واتفاق الأطراف على هذا النحو لا يدع مجالاً للبحث فيما إذا كان الإخلال جوهرياً أو بسيطاً. وهذا من مظاهر تأثر الاتفاقية بنظام القانون الأنجلو-أمريكي بشأن الإخلال بالعقود.

أما في الحالات التي لا يوجد فيها اتفاق مكتوب بين الدائن والمدين على الحالات التي تعتبر إخلالاً بالالتزامات أو الحالات التي تسمح بممارسة الحقوق والتدابير، فيجب أن يكون الإخلال جسيماً على نحوٍ يحرِم الدائن بصورة جوهرية مما يحق له توقع الحصول عليه بموجب العقد، وذلك ما نصت عليه الفقرة (2) من المادة (11) أعلاه.

ويتم تحديد ما يحق للدائن توقع الحصول عليه بموجب العقد استناداً إلى وقت إبرام ذلك العقد وليس استناداً للظروف اللاحقة لوقت إبرامه. يلاحظ أن الاتفاقية هنا تغلب مصلحة الدائن حيث تجعل معيار الإخلال الجوهري من منظور توقعات الدائن.

ويُعد عدم وفاء المدين بتسديد الثمن في الوقت المتفق عليه في العقد من أكثر أشكال الإخلال بالالتزامات شيوعاً. وفي الغالب، لا يعد تأخر المدين في سداد الثمن المتفق عليه في العقد إخلالاً جوهرياً لغايات تطبيق الفقرة (2) من المادة أعلاه ما لم يتضح من أحكام العقد بأن الدائن يعقد أهمية كبيرة على دفع الثمن في الوقت المحدد، أو أن التأخر في دفع الثمن – سواء بشكل مستمر أو عَرَضي - يعد إخلالاً جوهرياً.

كما قد يعد الإخلال بأحد أحكام العقد المتعلقة بالتأمين على المعدات أو صيانتها – في ظروف معينة – إخلالاً جوهرياً بالمعنى الوارد في الفقرة (2).[1]

ولدراسة التدابير القانونية المقررة حمايةً للدائن في حالة إخلال مدينه بالتزاماته موضوع هذه الدراسة فقد تم تقسيم هذه التدابير إلى نوعين؛ تدابير اتفاقية ستتم دراستها في مطلب أول، وتدابير قضائية ستتم دراستها في مطلب ثانٍ تباعاً.

المطلب الأول

التدابـــــــير الاتفاقيـــــــة

رأينا سابقاً بأن من أهم الأهداف الجوهرية لاتفاقية كيب تاون إيجاد ثقة أكبر لدى الدائن بأنه في حالة إخلال المدين بالتزاماته يستطيع أن يمارس إحدى التدابير القانونية المقررة له على الطائرات ومعداتها الموضوعة تأميناً للديون. وتتطلب بعض هذه التدابير وجود اتفاق ما بين الدائن والمدين بشأنها حتى تكون نافذةً. ويتم الاتفاق عادةً بموجب الأشكال النمطية لعقود الإيجار وعقود البيع بشرط

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (290)

الاحتفاظ بالملكية وعقود الضمان ويتوافق مع التدابير الأصلية المتعلقة بالطائرات المنصوص عليها في الأنظمة القانونية الدولية الرئيسة.

ويبرز هنا تأثر الاتفاقية بالقانون الأمريكي حيث يجوز للأطراف الاتفاق على تدابير يتخذها الدائن بنفسه دون إشراف قضائي في حالة إخلال المدين، وهو ما يوصف بـ (self-help) وذلك على عكس نظام القانون اللاتيني حيث تكون التدابير المتاحة للدائن محددة بموجب القانون ويتم اتخاذها بإشراف قضائي.

والتدابير الاتفاقية كما وردت في الاتفاقية نوعان؛ أصلية وإضافية، ستتم دراستها في فرعين على التوالي.

الفرع الأول

<u>التدابيــر الأصليــــــة</u>

أوردت الاتفاقية مجموعةً من التدابير القانونية الأصلية المتاحة للدائن المضمون بموجب ضمانة دولية على الطائرة أو معداتها وذلك في حالة إخلال مدينه بالتزاماته. ولا يشترط لغايات ممارسة التدابير القانونية المتاحة – والتي تتم بين الدائن والمدين - أن تكون الضمانة الدولية مسجلة في السجل الدولي، ذلك أن الهدف من تسجيل الضمانة الدولية هو إشعار الغير بوجود هذه الضمانة والمحافظة على أولويتها.

وقد ميزت الاتفاقية بين القواعد التي تحكم التدابير القانونية المتاحة للدائن المضمون، والمنصوص عليها في المادتين (8) و(9) منها، وتلك التي تطبق على التدابير المتاحة للبائع بشرط أو المؤجر، والمنصوص عليها في المادة (10) منها. وإضافة إلى هذه التدابير، فقد أتاح البروتوكول نوعان من التدابير للدائن والخاصة بالطائرات ومعداتها سنعرضها بنوع من التفصيل في المبحث الثاني من هذا الفصل.

ونعرض تالياً لكل مجموعة من هذه التدابير على التوالي:

أولاً: التدابير المتاحة للدائن المضمون (عدا البائع بشرط والمؤجر)

أتاحت الاتفاقية مجموعة من التدابير القانونية للدائن المضمون في مواجهة مدينه الضامن، نصت عليها في المادتين (8) و (9) منها، نستعرض كل منها على النحو التالي:

1. التدابير المنصوص عليها في المادة (8) من الاتفاقية

تنص الفقرة (1) من المادة (8) من الاتفاقية على أنه: (***في حالة الإخلال بالالتزامات على النحو المنصوص عليه في المادة 11، يجوز للدائن المضمون، بقدر ما يكون الضامن قد وافق على ذلك في أي وقت، ومع مراعاة أي إعلان من الدولة المتعاقدة بموجب المادة (54)، أن يمارس واحداً أو أكثر من التدابير التالية:***

أ. أن يقوم بحيازة المعدات المضمونة لصالحه أو أن يمارس سيطرته عليها،

ب. أن يبيع أو يؤجر تلك المعدات، ج. أن يحصل أو يستلم أي دخل أو أرباح ناجمة عن إدارة أو استخدام تلك المعدات).

يتضح من النص أعلاه بأن التدابير المتاحة للدائن في حالة إخلال مدينه الضامن بالتزاماته – شريطة موافقة المدين عليها في أي وقت - هي؛ حيازة[1] الطائرة أو معداتها الموضوعة ضماناً للدين أو السيطرة عليها، أو بيع أو تأجير الطائرة أو معداتها، أو تحصيل أو استلام الدخل أو الربح المتأتي من إدارة الطائرة أو معداتها أو استخدامها.

فحيثما تكون الطائرة أو معداتها في يد المدين، يستطيع الدائن المضمون، في حال إخلال المدين بالتزاماته، أن يقوم بحيازة الطائرة ويؤجرها ويحصل بدل الإيجار، شريطة موافقة المدين على هذا التدبير. وتتم موافقة المدين الضامن لهذه الغاية عادة – فيما يخص الطائرات ومعداتها – بموجب كتاب خطي يتضمن موافقة المدين الضامن صراحة على تنفيذ التدابير التي يرغب الدائن بتنفيذها، يوقع من المدين الضامن أو وكيله أصولياً ويوجه إلى سلطة تسجيل الطائرات في الدولة المتعاقدة حيث تكون الطائرة محل الضمانة الدولية مسجلة لديها.

[1] عرفت الفقرة (1) من المادة (1171) من القانون المدني الأردني "**الحيازة**" بأنها (***سيطرة فعلية من الشخص بنفسه أو بواسطة غيره على شيء أو حق يجوز التعامل فيه***).

وهذه التدابير لا تمارَس في مواجهة المدين على سبيل الحصر، إذ يمكن للدائن ممارستها أيضاً في مواجهة المشتري بشرط أو المستأجر حائز الضمانة التي تم تنزيل مرتبتها بسبب أن الدائن المضمون قام بتسجيل ضمانته قبل قيام المدين الضامن (البائع بشرط أو المؤجر) بتسجيل الضمانة الخاصة به.[1]

وبذلك، فإذا كان المدين قد قام بتأجير الطائرة، فيحق للدائن أن يستولي على بدل التأجير، وأن يرسل إشعاراً للمستأجر لمطالبته بدفع قيمة الإيجار له وليس للمدين، أو أن يفاوضه لإبرام عقد تأجير جديد، أو أن يلغي التأجير ويستعيد حيازة الطائرة أو أن يؤجرها إلى مستأجر آخر.

كما يحق للدائن أن يطالب المدين بأي دخل حصل عليه المدين بعد تسلمه إخطار من الدائن يعلمه فيه بنيَته تحصيل الدخل.[2]

ونشير هنا إلى أن التدبير المتاح للدائن المضمون الذي يمكِنه من تأجير الطائرة أو معداتها مشروط بعدم إيداع الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (1) من المادة (54) من الاتفاقية[3] والذي يتيح للدولة المتعاقدة أن تعلن أنه لا يجوز للدائن المضمون تأجير الطائرة أو معداتها في إقليمها.

وتشترط الاتفاقية أن يتم تنفيذ التدابير المذكورة بطريقة معقولة تجارياً. فقد نصت الفقرة (3) من المادة (8) أعلاه على أنه (***يجب تنفيذ أي من التدابير المذكورة في الفقرة الفرعية (أ) أو (ب) أو (ج) من الفقرة (1) أو في المادة (13) بطريقة معقولة تجارياً. ويعتبر التدبير منفذاً بطريقة معقولة تجارياً إذا نُفذ وفقاً لأحد أحكام عقد الضمان، ما لم يكن هذا الحكم غير معقول بشكل واضح***).

وبالطبع فإن الاتفاقية لا تخول الدائن باستخدام العنف أو أي وسيلة غير مشروعة أخرى في تنفيذ التدابير المتاحة له، كما لا تؤثر في المسؤولية الجزائية للدائن في حالة لجوئه إلى استخدام أي من هذه الوسائل.

---

[1] استناداً لنص المادة (29/4/أ) من الاتفاقية

[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (281)

[3] تنص الفقرة (1) من المادة (54) من الاتفاقية على أنه (***لأي دولة متعاقدة أن تعلن، في وقت التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه، أنه عندما توجد المعدات المضمونة في إقليمها، أو تخضع للسيطرة من إقليمها، فلا يجوز للدائن المضمون تأجير المعدات في ذلك الإقليم***).

تُعتبر عبارة " **الحكم غير معقول بشكل واضح** " الواردة في نهاية الفقرة إشارة إلى المحاكم بأن لا تعيق الصفقة المبرمة بين الأطراف. فاعتبار الحكم الوارد في عقد الضمان غير معقول بشكل واضح يتوقف على اعتباره متوافقاً مع الممارسات التجارية المعمول بها أم لا. فإذا كان الحكم متوافقاً مع الممارسات التجارية الدولية، فلا يعد غير معقول بشكل واضح.[1]

وتقتصر أحكام هذه الفقرة على التدابير المتاحة للدائن المضمون والمنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة نفسها، حيث أنه لا توجد أحكام مشابهة في حالة التدابير المتاحة للبائع بشرط أو المؤجر بموجب المادة (10) من الاتفاقية (والتي سندرسها لاحقاً)، ذلك أن هؤلاء الأشخاص عند ممارسة التدابير فهم يسعون فقط إلى استرجاع الطائرة المملوكة لهم.

إلا أن أحكام الفقرة (3) من المادة (8) من الاتفاقية لا تطبق فيما يخص الطائرات أو معداتها. حيث تنص الفقرة (3) من المادة (9) من بروتوكول الطائرات على أن (***لا تسري الفقرة (3) من المادة (8) من الاتفاقية على معدات الطائرات. ويجب ممارسة كل التدابير التي حددتها الاتفاقية بشأن معدات الطائرات بطريقة معقولة تجارياً، ويعتبر استخدام أي من التدابير المذكورة معقولاً تجارياً إذا تم طبقاً لأحد أحكام العقد، إلا إذا كان ذلك الحكم غير معقول بصورة واضحة***). فقد وسع البروتوكول بموجب هذه الفقرة نطاق اشتراط أن يكون تنفيذ التدبير بطريقة معقولة تجارياً ليشمل جميع التدابير الواردة في الاتفاقية إذا تعلق تنفيذ التدبير بالطائرة أو معداتها، وليس فقط التدابير المتاحة للدائن بموجب الفقرة (1) من المادة (8) من الاتفاقية. وهذا الشرط يعد إلزامياً ولا يمكن استثناؤه[2]، وذلك نظراً للطبيعة الدولية لعقود تمويل وتأجير الطائرات.

أحكام خاصة بالتدبير الخاص ببيع أو تأجير الطائرة أو معداتها:

إن التدبير الخاص ببيع أو تأجير الطائرة أو معداتها من قِبل الدائن على النحو الوارد أعلاه، لا يتعلق بالمدين فحسب. فقد أضافت الفقرة (4) من المادة (8) من الاتفاقية أشخاصاً آخرين معنيين في مثل هذه الحالات، وذلك بنصها على أنه (***على أي دائن مضمون يعتزم بيع أو تأجير معدات بموجب الفقرة (1) أن يعطي كتابةً إشعاراً مسبقاً على وجه معقول بالبيع أو التأجير المرتقب إلى:***

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (282)

[2] حيث تنص الفقرة (3) من المادة (4) من البروتوكول على أنه (***يجوز للأطراف الاتفاق كتابة على استثناء تطبيق المادة الحادي عشرة، ويجوز لهم في علاقاتهم المتبادلة نقض أحكام هذا البروتوكول أو تغيير تأثيرها، باستثناء الفقرات من (2) إلى (4) من المادة التاسعة***).

أ. الأشخاص المعنيين المحددين في الفقرة الفرعية (م) من الفقرتين (1) و (2) من المادة (1)، و ب. الأشخاص المعنيين المحددين في الفقرة الفرعية (م) من الفقرة (3) من المادة (1) والذين أعطوا الدائن المضمون إشعارا بحقوقهم خلال مهلة معقولة قبل البيع أو التأجير).

وقد عرفت الفقرة (م) من المادة (1) من الاتفاقية "**الأشخاص المعنيون**" بأنهم:

((***1) المدين، (2) أي شخص يعطي أو يصدر كفالة أو ضماناً واجب الدفع عند الطلب أو خطاب ضمان أو أي شكل آخر من أشكال الضمان، وذلك لغرض تأمين الوفاء بأي من الالتزامات لصالح الدائن، (3) أي شخص آخر له حقوق في أو على المعدات***).

يتضح بأن الفقرة (م) من المادة الأولى من الاتفاقية قد حددت الأشخاص المعنيين على وجه الحصر، وهم، إضافة إلى المدين؛ الكفيل، ومُصدر خطاب الضمان أو التأمين ضد مخاطر الائتمان، والأشخاص الذين لديهم حقوق في/على الطائرة أو معداتها كالدائنين المضمونين المسجلين الآخرين، سواء بموجب ضمانات سابقة أم لاحقة للضمانة التي يمارس الدائن المضمون التدبير بخصوصها، إضافة إلى حَمَلة الضمانات غير المسجلة أو الضمانات أو الحقوق غير الرضائية غير المسجلة المنصوص عليها في المادة (39) من الاتفاقية، أو أية حقوق أو رهونات أخرى غير مسجلة.

فالدائن المضمون على علمٍ دائم بضمانات المدين وأي كفالات وأي ضمانات مسجلة قبل تسجيل الضمانات الخاصة به، وينبغي عليه أن يعطي إشعاراً كتابياً للأشخاص ذوي العلاقة بهذه التصرفات - إضافة إلى حَمَلة الضمانات المسجلة لاحقاً لضمانته - مسبقاً لإعلامهم برغبته في تنفيذ التدبير المقتضي بيع أو تأجير المعدات. وحيث أن الدائن المضمون قد لا يعلم حتماً بالضمانات غير المسجلة – السابقة أو اللاحقة لضماناته – أو أية رهونات أخرى غير مسجلة، فهو غير ملزم بإعطاء حملة هذه الضمانات أو الرهونات غير المسجلة إشعاراً ما لم يخطر هؤلاء الأشخاص الدائن المضمون بحقوقهم خلال مهلة معقولة قبل البيع أو التأجير.

ولغايات البند (ب) من الفقرة (4) أعلاه، يعتبر تسجيل الضمانة في السجل الدولي قبل بيع أو تأجير المعدات بمدة معقولة بمثابة إشعار للدائن المضمون.[1]

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (283)

وجاءت الفقرة (4) من المادة (9) من البروتوكول لتعدل الأحكام الواردة في الفقرة (4) من المادة (8) من الاتفاقية أعلاه والخاصة بمدة الإشعار بنصها على أن (***الدائن المضمون الذي يعطي الأشخاص المعنيين إشعاراً مسبقاً مكتوباً مدته عشرة أيام عمل أو أكثر ببيع أو تأجير معتزم يعتبر قد وفى بشرط إعطاء " إشعار مسبق على وجه معقول" المنصوص عليه في الفقرة (4) من المادة (8) من الاتفاقية. ولا يحول ما تقدم دون اتفاق الدائن المضمون مع المدين أو الضامن على مدة أطول للإشعار المسبق***).

فقد حددت هذه الفقرة بوضوح المقصود بالمهلة المعقولة المسبقة والواردة في الفقرة (4) من المادة (8) من الاتفاقية، وهي عشرة أيام عمل في الدولة المتعاقدة التي سيتم تنفيذ التدبير فيها. ويستطيع الأطراف أن يعتمدوا على هذه المدة أو أن يتفقوا على مدة أطول من هذه المدة وليس أقل منها وذلك نظراً إلى إلزامية أحكام الفقرة (4) من المادة (9) من البروتوكول[1].

وعلى الدائن المضمون الذي يعتزم بيع الطائرة أو معداتها أن يبحث في السجل الدولي[2] قبل القيام بعملية توزيع الإشعارات على النحو الوارد آنفاً.

وتجدر الإشارة إلى أنه لا يوجد في أحكام المادة (8) ما يحول دون قيام الدائن المضمون نفسه بشراء الطائرة أو معداتها شريطة أن يتم البيع بطريقة معقولة تجارياً كالمزاد العلني مثلاً أو عن طريق عطاء تنافسي.

<u>أحكام خاصة بالعوائد المالية الناتجة عن تنفيذ التدابير القانونية:</u>

بهدف منع الدائن المضمون من الحصول على كسب غير متوقع نتيجة لممارسته للتدابير المتاحة له بموجب المادة (8) من الاتفاقية، فقد جاءت الفقرتان (5) و (6) من المادة ذاتها بأحكام تتعلق بالمبالغ المالية التي يحصل عليها الدائن المضمون نتيجة لممارسته لأي من التدابير المتاحة، وذلك بنصهما على أنه:

(***5. يجب تخصيص أي مبلغ يحصله أو يستلمه الدائن المضمون نتيجة لتنفيذ أي من التدابير المذكورة في الفقرة (1) أو الفقرة (2) لسداد قيمة الالتزامات المضمونة.***

---

[1] استناداً للفقرة (3) من المادة (4) من البروتوكول
[2] استناداً للأحكام المخصصة لذلك في المادة (22) من الاتفاقية

6. عندما تتجاوز المبالغ التي يحصلها أو يستلمها الدائن المضمون نتيجة لاستخدام أي من التدابير المذكورة في الفقرة (1) أو الفقرة (2) المبلغ المضمون بواسطة ضمان وأي تكاليف معقولة تحملها نتيجة استخدام أي من تلك التدابير، فعلى الدائن المضمون أن يوزع المبلغ الفائض على حائزي الضمانات التي تلي في الترتيب ضمانته مباشرة والتي سبق تسجيلها، أو الضمانات التي تسلم الدائن المضمون إشعاراً بها، وحسب ترتيبها، وأن يدفع أي رصيد متبقٍ إلى الضامن).

فالمبالغ المالية التي يُحصلها الدائن المضمون أو يستلمها نتيجة لممارسته لأي من التدابير الواردة في المادة (8) من الاتفاقية، تخصص لتسديد قيمة الالتزامات المضمونة، وأية زيادة على هذه القيمة تذهب إلى الضمانات المسجلة لاحقاً والتي تكون في المرتبة التي تلي مرتبة ضمانة الدائن المضمون الذي ينفذ التدبير، أو الضمانات والحقوق التي تم إشعاره بها، وما يزيد على ذلك كله يدفع للمدين الضامن. كل ذلك يتم وفقاً لقواعد الأولوية المنصوص عليها في المادة (29) من الاتفاقية مع مراعاة أحكام المادة (39) منها المتعلقة بالحقوق ذات الأولوية دون تسجيل.

2. نقل الملكية وفاءً بالالتزامات "الإبراء":

إضافة إلى التدابير الواردة في المادة (8) من الاتفاقية، جاءت المادة (9) بأحكام تخص نقل ملكية المعدات وفاءً بالالتزامات وذلك في حالة الإخلال بالالتزامات، وهو ما يسمى "بالإبراء" [1]. فقد نصت الفقرة (1) من المادة على أنه (***في أي وقت بعد الإخلال بالالتزامات على النحو المنصوص عليه في المادة 11، يجوز للدائن المضمون ولجميع الأشخاص المعنيين الاتفاق على أن تؤول ملكية أي معدات يشملها ضمان (أو أي حق آخر لدى الضامن في هذه المعدات) إلى الدائن المضمون وفاء بالالتزامات المضمونة أو بجزء منها***).

تجيز هذه الفقرة – في حالة إخلال المدين الضامن بالتزاماته - أن تؤول ملكية الطائرة أو معداتها محل الضمان إلى الدائن للوفاء بالالتزامات المضمونة. وهذا التدبير يمكن ممارسته فقط باتفاق جميع الأشخاص المعنيين، بمن فيهم المدين، أو بناء على أمر من المحكمة. وبعكس جميع

[1] يقضي الإبراء في الاتفاقية بالوفاء بالالتزامات المضمونة عن طريق نقل الملكية ولا يتضمن إسقاط الدين، وبذلك فهو يختلف عن الإبراء المنصوص عليه في الفصل السادس من القانون المدني الأردني والذي يتضمن سقوط الحق وانقضاء الالتزام.

التدابير الواردة في الاتفاقية، فإنه لا يجوز الاتفاق على هذا التدبير مسبقاً بل تشترط الفقرة صراحة أن يتم الاتفاق بعد الإخلال بالالتزامات.[1]

وتنص الفقرة (4) من المادة (9) من الاتفاقية على أن (***للضامن أو أي شخص معني في أي وقت بعد الإخلال بالالتزامات على النحو المنصوص عليه في المادة 11، وقبل بيع المعدات المضمونة أو قبل إصدار أمر بموجب الفقرة (2) من المادة (8) أن يحصل على تحرير المعدات المحملة بالضمان عن طريق سداد المبلغ المضمون بأكمله، وذلك مع مراعاة أي تأجير قبله الدائن المضمون بموجب الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (1) من المادة 8. وعندما يتم بعد ذلك الإخلال دفع المبلغ المضمون بالكامل بواسطة شخص معني غير المدين، يحل ذلك الشخص محل الدائن المضمون في حقوقه***).

ومفاد هذا النص أن المدين الضامن يبقى لديه الحق أن يحرر الطائرة أو معداتها من الضمانة المتعلقة بها بدفع قيمة الدين المضمون كاملة وقبل قيام الدائن المضمون بتنفيذ حقه ببيعها. فبعد بيع الطائرة أو معداتها يسقط الحق بتحريرها من الضمانة الدولية. ولا يسقط هذا الحق بقيام الدائن المضمون بتأجير الطائرة أو معداتها تنفيذاً للتدبير المتاح له بموجب المادة (1/8/ب)، ففي مثل هذه الحالة يبقى الحق للمدين أن يحرر المعدات من الضمانة المتعلقة بها وذلك مع مراعاة حقوق المستأجر.[2]

وإذا قام أحد الأشخاص المعنيين – غير المدين – بتسديد كامل قيمة الدين المضمون، فإن هذا الشخص يحل محل الدائن المضمون في جميع حقوقه. وهذا يعكس قاعدة عامة في الأنظمة القانونية الوطنية، والقاعدة المنصوص عليها في المادة (38)[3] من الاتفاقية المتعلقة بالحلول القانوني والتعاقدي بموجب أحكام القانون الواجب التطبيق.

---

[1] **Planta**: مرجع سابق، ص (88)

[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (286)

[3] تنص المادة (38) من الاتفاقية على أنه (***1. مع مراعاة الفقرة (2)، ليس في هذه الاتفاقية ما يؤثر على اكتساب حقوق تبعية والضمانة الدولية ذات الصلة عن طريق الحلول القانوني أو التعاقدي بموجب القانون الواجب التطبيق.***
2. يجوز تغيير الاولوية بين أي ضمانة مذكورة في الفقرة السابقة وضمانة منافسة لها، باتفاق مكتوب بين صاحبي الضمانتين، ولكن الشخص الذي أحيلت اليه ضمانة ذات مرتبة أدنى لا يكون ملزما بأي اتفاق يضع تلك الضمانة في مرتبة أدنى إلا إذا تم، في وقت الاحالة، تسجيل الحلول المتعلقة بذلك الاتفاق)

عند بيع الطائرة أو معداتها من قبل الدائن المضمون أو انتقال ملكيتها له، فإن المشتري أو الدائن المضمون (وحسب الحالة) يحصل على الطائرة أو معداتها محررة من أي ضمانة أخرى مع مراعاة أي ضمانة أخرى تكون لها أولوية على الضمانات التي للدائن المضمون بموجب المادة (29).[1]

ثانياً: التدابير المتاحة للبائع بشرط أو المؤجر

تنص المادة (10) من الاتفاقية فيما يخص التدابير المتاحة للبائع بشرط أو المؤجر على أنه ***(في حالة الإخلال بالالتزامات بموجب عقد يتضمن الاحتفاظ بالملكية أو بموجب عقد تأجير على النحو المنصوص عليه في المادة 11، يجوز للبائع بشرط أو للمؤجر، حسب الحالة:***

أ. إنهاء العقد وحيازة أي معدات يتعلق بها العقد أو السيطرة على تلك المعدات، مع مراعاة أي إعلان من الدولة المتعاقدة بموجب المادة 54، أو

ب. طلب أمر من المحكمة يرخص أو يأمر بالقيام بأي من هذه التدابير).

إن البائع بشرط أو المؤجر بصفته مالكاً للطائرة أو المعدات يحتاج فقط إلى التدابير الخاصة بإنهاء العقد المبرم بينه وبين المشتري بشرط أو المستأجر وإعادة حيازة الطائرة أو المعدات. ويلجأ في هذه الحالة إلى ممارسة هذه التدابير دون اشتراط موافقة المدين، وهذا يختلف عن ممارسة التدابير المنصوص عليها في المادتين (8) و (9) من الاتفاقية والتي تشترط موافقة المدين عليها.

ومع مراعاة أي إعلان تودعه الدول المتعاقدة بموجب الفقرة (2) من المادة (54) من الاتفاقية[2]، فلا يتطلب تنفيذ أي من التدابير المتاحة للبائع بشرط أو المستأجر قراراً من المحكمة يمكنه من ذلك التنفيذ. ولا يكون للمدين أي حق في الفوائض المالية الناتجة عن بيع الطائرة أو المعدات ما لم يتفق الأطراف على غير ذلك.

يتضح بأن القواعد الواردة في النص أعلاه أقل تفصيلاً من تلك الواردة في المادتين (8) و(9) من الاتفاقية بخصوص التدابير المتاحة للدائن المضمون، وذلك نتيجة لحقيقة أن في مواجهة

---

[1] تنص الفقرة (5) من المادة (9) على أن (***تكون الملكية أو أي حق آخر للضامن انتقلت او انتقل بالبيع بموجب الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة (1) من المادة (8)، أو بموجب الفقرتين (1) او (2) من هذه المادة، محررة أو محرراً من أي ضمانة أخرى يكون للضمان الذي يملكه الدائن المضمون أولوية عليها بموجب أحكام المادة 29***).

[2] سيتم لاحقاً الحديث عن الإعلان الذي أودعته المملكة الأردنية الهاشمية بموجب هذه الفقرة.

المشتري بشرط أو المستأجر يكون البائع بشرط أو المؤجر، وهو عادة يكون مالك الطائرة أو معداتها وله حرية التصرف بها بعد انتهاء العقد.

وتجدر الإشارة إلى أن عقد البيع بشرط الاحتفاظ بالملكية أو عقد التأجير - وحسب المعاني المخصصة لها في التعريفات الواردة في المادة الأولى من الاتفاقية- يمكن أن يُكيف على أنه عقد ضمان استناداً لأحكام القانون الواجب التطبيق، وتطبق في هذه الحالة أحكام المادتين (8) و (9) من الاتفاقية وليس المادة (10)، والعكس صحيح.

وللتوضيح نورد المثال التالي:

اتفق **(س)** المقيم في عمان على بيع إحدى معدات الطائرات إلى (**ص)** المقيم في نيويورك بموجب عقد بيع يشترط الاحتفاظ بالملكية والذي تطبق عليه أحكام اتفاقية كيب تاون. فإذا طبقت محكمة نيويورك قانونها لتكييف العقد فستعتبره عقد ضمان. وإذا طبقت محكمة عمان القانون الأردني لتكييف العقد نفسه فستعتبره عقد بيع مع شرط الاحتفاظ بالملكية. ويترتب على ذلك، أنه إذا أثير سؤالٌ يتعلق بالفصل الثالث من الاتفاقية فيما يخص التدابير الأصلية المتاحة في حالة الإخلال بالالتزامات، وذلك على أساس أن الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة الأردنية الهاشمية من الدول الأطراف في الاتفاقية وأن كلاً من الدولتين ستطبق قانونها، فإن محكمة نيويورك ستطبق المادتين (8) و (9) حسب واقع الحال والتي تتعلق بالتدابير المتاحة للدائن المضمون بموجب عقد الضمان، بينما ستطبق المحكمة الأردنية المادة (10) والتي تتعلق بالتدابير المتاحة للبائع بشرط أو المؤجر.

بعبارة أخرى، فإن العقد الذي يشترط الاحتفاظ بالملكية يُعتبر عقدَ ضمانٍ في نظر قانون نيويورك. فإذا طُبق قانون نيويورك، فإن أثر الفقرة (2) من المادة (2) من الاتفاقية سيتمثل في اعتبار العقد على أنه عقد ضمانٍ فقط ولا يعتبر إضافةً إلى ذلك عقداً يشترط الاحتفاظ بالملكية لغايات الاتفاقية، وهذا تطبيق لأحكام ختام الفقرة (2) من المادة (2) من الاتفاقية التي تنص على أن ***(الضمانة التي تندرج في إطار الفقرة الفرعية (أ) لا يمكن أن تندرج أيضاً في إطار الفقرة الفرعية (ب) أو (ج))،*** وذلك يعني أنه طالما وُجدت ضمانات تلبي الشروط والأحوال المنصوص عليها للفقرة (أ) من هذه المادة والخاصة "بعقد الضمان" فلا مجال لتطبيق أيٍ من الفقرتين (ب) و (ج) من المادة نفسها.

الفرع الثاني

التدابير الإضافية والمتطلبات الإجرائية

تتيح الاتفاقية إمكانية ممارسة عدد من التدابير الإضافية، حيث تنص المادة (12) منها على أنه (***يجوز ممارسة أي تدابير إضافية يسمح بها القانون الواجب التطبيق، بما في ذلك أي تدابير اتفق عليها الأطراف، بقدر ما لم تتعارض مع الأحكام الآمرة في هذا الفصل على النحو الوارد في المادة 15***).

فحيثما يمنح القانون الواجب التطبيق تدابير إضافية أو يسمح للأطراف بالاتفاق على تدابير إضافية فإنه يمكن ممارسة هذه التدابير بالإضافة إلى التدابير المتاحة في الاتفاقية إلى المدى الذي لا تتعارض فيه تلك التدابير الإضافية مع القواعد الآمرة في الاتفاقية والمذكورة على سبيل الحصر في المادة (15) من الاتفاقية.

ويقصد بالقانون الواجب التطبيق القواعد الوطنية المعمول بها في القانون الواجب التطبيق المحدد وفقاً لقواعد القانون الدولي الخاص لدولة المحكمة. وبموجب هذه القواعد تخضع التدابير القانونية إما لأحكام القانون الذي يحكم العقد أو قانون المحكمة.

أما فيما يخص المتطلبات الإجرائية يكون قانون المحكمة هو القانون الواجب التطبيق دائماً وذلك استناداً لنص المادة (14) من الاتفاقية، كما سنرى لاحقاً.

وبذلك، فإنه يجوز لأطراف العقد الاتفاق على الجمع ما بين التدابير الواردة في الاتفاقية مع تلك الإضافية المنصوص عليها أو المتاحة بموجب القانون الواجب التطبيق شريطة أن لا تتعارض مع القواعد الآمرة في الاتفاقية والتي حددتها الاتفاقية في المادة (15) **"الاستثناءات"** منها والتي تنص على أنه (***يجوز في أي وقت لأي طرفين أو أكثر من الأطراف المذكورة في هذا الفصل في علاقاتهم المتبادلة، وبموجب اتفاق مكتوب، أن يخالفوا أي من الأحكام السابقة في هذا الفصل أو يغيروا أثرها، باستثناء الفقرات من (3) إلى (6) من المادة 8، والفقرتين (3) و (4) من المادة (9) والفقرة (2) من المادة (13)، والمادة (14)***).

الفقرة (3) من المادة (5) من الاتفاقية

Official Commentary: مرجع سابق، ص (67)

تعد هذه المادة تجسيداً لمبدأ سلطان الإرادة، ذلك أنها تنص على حق أطراف التعاقد في الاتفاق على مخالفة أي من أحكام الفصل الثالث من الاتفاقية المتعلق بالتدابير القانونية المتاحة في حالة الإخلال بالالتزامات، فيما عدا النصوص الآمرة في الاتفاقية وهي على سبيل الحصر:

- الفقرة (3) من المادة (8) المتعلقة بممارسة الدائن المضمون للتدابير بطريقة معقولة تجارياً.
- الفقرة (4) من المادة (8) المتعلقة بالإشعار المسبق بالبيع أو التأجير المرتقب من قبل الدائن المضمون.
- الفقرة (5) من المادة (8) المتعلقة بتخصيص المبالغ المحصلة أو المستلمة من قبل الدائن المضمون لسداد قيمة الالتزامات المضمونة.
- الفقرة (6) من المادة (8) المتعلقة بالفوائض المالية.
- الفقرة (3) من المادة (9) المتعلقة بالقيود المفروضة على أيلولة المعدات إلى الدائن المضمون.
- الفقرة (4) من المادة (9) المتعلقة بتحرير المعدات مقابل الوفاء بقيمة المبلغ المضمون كاملاً.
- الفقرة (2) من المادة (13) المتعلقة بفرض المحكمة للشروط المناسبة في حالة التدابير المؤقتة لحين الفصل النهائي.
- المادة (14) المتعلقة بممارسة التدابير وفقاً للقانون الإجرائي في مكان ممارستها.

فبإمكان الأطراف - على سبيل المثال - الاتفاق على أنه في حالة إخلال المدين بالالتزامات يحق للدائن تحصيل المبالغ المستحقة وتعجيل مسؤولية المدين عن أية مبالغ مستقبلية وطلب ضمانات إضافية وبيع المعدات من ذمة المدين، هذه كلها تندرج تحت التدابير الموضوعية. وبالرغم من أن الحق في الاتفاق على مخالفة أحكام الفصل الثالث من الاتفاقية يقتصر على العلاقات بين الأطراف المتعاقدة، إلا أنه لا يقتصر على أطراف عقد الضمان أو عقد البيع بشرط الاحتفاظ بالملكية أو عقد التأجير فحسب، بل ينسحب أيضاً ليشمل جميع العقود المبرمة بين الأطراف المذكورين في الفصل الثالث من الاتفاقية بمن فيهم الدائنين والأشخاص المعنيين من غير المدينين.

وعلى الرغم من أن النصوص الآمرة تتعلق بالدائن المضمون الذي ينفذ التدابير، إلا أنه لا يوجد ما يمنع من إمكانية تطبيق التدابير المقررة لصالح المدين الضامن المتاحة بموجب الاتفاقية[1] من خلال القانون الوطني الواجب التطبيق.[2]

ولا تقتصر أحكام المادة (12) أعلاه على التدابير الموضوعية، بل تمتد لتشمل التدابير الإجرائية المتاحة بموجب قانون المحكمة، كالحصول على قرار قضائي أو أمر بالتنفيذ العيني أو بالدفعات المالية المؤقتة أو حراسة المعدات، وغيرها من التدابير الإجرائية المتاحة باتفاق الأطراف والتي يسمح بها قانون المحكمة.[3]

المتطلبات الإجرائية

تنص المادة (14) من الاتفاقية فيما يخص المتطلبات الإجرائية لممارسة التدابير المتاحة على أنه (***مع مراعاة الفقرة (2) من المادة (54)، يجب أن تكون ممارسة أي من التدابير المنصوص عليها في هذا الفصل وفقاً للإجراءات المقررة في القانون الواجب التطبيق في مكان ممارستها***).

فالتدابير المنصوص عليها في الفصل الثالث من الاتفاقية تتم ممارستها وفقاً للقانون الإجرائي[4] في مكان ممارستها. وتُعنى هذه المادة أساساً بإجراءات تنفيذ التدابير وليس بالقانون المطبق، لذا فهي لا تؤثر على تنفيذ التدابير المتاحة بموجب المادة (8) من الاتفاقية إلا في الحالات التي تكون فيها الدول المتعاقدة قد أودعت إعلاناً بموجب الفقرة (2) من المادة (54) من الاتفاقية فيما إذا كان استخدام أي من التدابير المتاحة للدائن بموجب أي حكم في الاتفاقية لا يمارَس إلا بقرار من المحكمة.

حيث تنص الفقرة (2) من المادة (54) من الاتفاقية على أنه (***على الدولة المتعاقدة، في وقت التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام اليه، أن تعلن ما إذا كان استخدام أي من التدابير المتاحة للدائن بموجب أي حكم في هذه الاتفاقية لا يمارس إلا بقرار من المحكمة إذا لم يكن هناك نص صريح يلزم بتقديم طلب الى المحكمة***).

---

[1] مثال ذلك الفقرة (2) من المادة (13) من الاتفاقية والتي تهدف إلى حماية المدين في حالة إخلال الدائن بالتزاماته.

[2] **Planta**: مرجع سابق، ص (90)

[3] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (290)

[4] كقانون التنفيذ الأردني رقم (25) لسنة 2007 المنشور على الصفحة (2262) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4821) بتاريخ 2007/4/16

وهذا الإعلان هو الإعلان الإلزامي الوحيد في الاتفاقية، فلا تُقبل المصادقة على البروتوكول لدى المعهد الدولي لتوحيد القانون الخاص (UNIDROIT) ما لم تقم الدولة المتعاقدة بإيداع إعلان بموجب الفقرة (2) من المادة (54) من الاتفاقية.[1] حيث تتطلب هذه الفقرة قيام الدول الأطراف في الاتفاقية الإعلان، عند التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه، عن التدابير المتاحة بموجب الاتفاقية والبروتوكول التي يشترط لممارستها استصدار قرار محكمة في تلك الدولة إن وجدت.

وفي المقابل، فإذا أعلنت الدولة المتعاقدة بموجب الفقرة (2) من المادة (54) بأن ممارسة أي من التدابير المتاحة بموجب الاتفاقية أو البروتوكول لا تتطلب قراراً من المحكمة، فلا حاجة لأن يشرع الدائن المضمون بالإجراءات القضائية لاستصدار قرار من المحكمة لتنفيذ التدبير.

ويأتي تمكين الدائن المضمون – في حالة إخلال المدين المضمون بالتزاماته - من تنفيذ التدابير على وجه السرعة ودون تدخل المحكمة ترسيخاً للهدف الرئيس المتوخى من الاتفاقية بتعزيز التنفيذ الفاعل للضمانات.[2]

وللدول المتعاقدة كامل الحرية فيما يخص التدابير المتاحة في الاتفاقية وشمولها في الإعلان أعلاه، حيث أنه من الممكن أن يشمل إعلانها أي من التدابير أو جميعها، طالما أنها تقع ضمن نطاق تطبيق المادة (2/54). وفي حالة عدم إيداع الدولة المتعاقدة إعلاناً على النحو الوارد آنفاً، يكون الدائن المضمون مخولاً بممارسة التدابير المتاحة له بموجب الاتفاقية في تلك الدولة حتى لو كانت مثل هذه التدابير غير مسموح بها في تشريعاتها.[3]

وقد قامت المملكة الأردنية الهاشمية عند المصادقة على البروتوكول بإيداع إعلان بموجب الفقرة (2) من المادة (54) فيما يخص التدابير المتاحة للدائن بالنص التالي: (***تعلن المملكة الأردنية الهاشمية أن جميع التدابير المتاحة للدائن بموجب الاتفاقية أو البروتوكول والتي لا يوجد نص صريح يلزم بتقديم طلب إلى المحكمة بشأنها، يجوز استخدامها دون قرار من المحكمة أو أي إجراء آخر أمامها***).

[1] **Practitioners' Guide**: مرجع سابق، ص (111)

[2] **Lippé, Eric**: The Impact of Declarations under the Cape Town Convention/Aircraft Protocol on Achieving Global Legal Uniformity of Aircraft Financing Law, McGill University, Montreal, 2009, P (28).

[3] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (60)

ومؤدى هذا الإعلان أن جميع التدابير المتاحة بموجب المواد (8) و(9) و(10) من الاتفاقية[1] والتدابير المتاحة بموجب بروتوكول الطائرات (كالحيازة والبيع وشطب تسجيل الطائرة وتصديرها) تنفذ في الأردن دون الحاجة للجوء إلى أي إجراء أمام المحاكم الأردنية أو استصدار قرار منها لغايات هذا التنفيذ، طالما لا يوجد نص صريح في الاتفاقية أو البروتوكول بضرورة استصدار قرار محكمة لتنفيذها. وفي هذا تجميد للأحكام المتعلقة بالتنفيذ المنصوص عليها في قانون التنفيذ الأردني والتي لا تجيز التنفيذ إلا من خلال إجراءات تنفيذية تقوم بها دائرة التنفيذ على سنداتٍ تنفيذية حددها القانون حصراً اقتضاءً لحق محقق الوجود ومعين المقدار وحال الأداء.[2]

وبذلك يستطيع الدائن المضمون عند إخلال مدينه الضامن بالتزاماته التعاقدية أن يقوم بطلب استعادة حيازة الطائرة محل الضمانة الدولية التي يحوزها والمسجلة في السجل الوطني لتسجيل الطائرات في الأردن حيازة المدين الضامن وبيعها أو تأجيرها لمستأجر آخر، أو شطب تسجيلها من السجل الوطني لتسجيل الطائرات وتصديرها لدولة أخرى، وذلك بعد استكمال المتطلبات الإدارية[3] المنصوص عليها في قانون الطيران المدني والتعليمات الصادرة بموجبه. وسنقوم ببحث تدابير شطب تسجيل الطائرة وتصديرها بنوع من التفصيل في المبحث الثاني من هذا الفصل.

وتشكل هذه التدابير تعارضاً واضحاً مع قاعدة بطلان شرط تملك الدائن للمال المرهون في القانون الأردني وذلك في الحالات التي لا يكون فيها الدائن المضمون مالكاً للطائرة أو المعدات، حيث أن هذه التدابير تتيح لهذا الدائن أن يتصرف في الطائرة محل الضمانة الدولية تصرف المالك، وهذا يخالف القاعدة التي تنص عليها المادة (1343) من القانون المدني الأردني بأنه (***إذا اشترط في عقد الرهن تمليك العين المرهونة للمرتهن في مقابل دينه إن لم يؤده للراهن في الأجل المعين فالرهن صحيح والشرط باطل***).

---

[1] لا تطبق الفقرة (2) من المادة (54) من الاتفاقية على التدابير الإضافية التي يتفق عليها الأطراف بموجب المادة (12) من الاتفاقية، حيث أن ممارسة أي من هذه التدابير يحكمه قانون المكان المطلوب تنفيذ التدبير فيه. (**Official Commentary**: المرجع السابق ص (405))

[2] تنص الفقرة (أ) من المادة (5) من قانون التنفيذ على أن (***يختص الرئيس أو من يقوم مقامه بجميع المنازعات التنفيذية بما في ذلك إلقاء الحجز على أموال المدين وفك الحجز وبيع الأموال المحجوزة وتعيين الخبراء وحبس المدين ومنعه من السفر والتفويض باستعمل القوة الجبري***)، وتنص المادة (6) من القانون نفسه على أنه (***لا يجوز التنفيذ إلا بسند تنفيذي اقتضاء لحق محقق الوجود ومعين المقدار وحل الاداء، وتشمل السندات التنفيذية مايلي:***
أ- الاحكام الصادرة عن المحاكم الحقوقية والشرعية والدينية وأحكام المحاكم الجزائية المتعلقة بالحقوق الشخصية والاحكام والقرارات الصادرة عن أي محكمة او مجلس او سلطة اخرى نصت قوانينها الخاصة على ان تتولى الدائرة تنفيذها واي احكام اجنبية واجبة التنفيذ بمقتضى أي اتفاقية.
ب- السندات الرسمية والعادية والاوراق التجارية القابلة للتداول).

[3] تتطلب هيئة تنظيم الطيران المدني عدداً من الإجراءات الإدارية الواجب اتباعها والوثائق الواجب توفيرها لغايات طلب شطب تسجيل الطائرة من السجل الوطني الأردني وتصديرها لدولة أخرى، وذلك بموجب المادة (47) من الجزء (47) " **Aircraft Registration & Marking**" من تعليمات الطيران المدني الصادرة استناداً لقانون الطيران المدني الأردني.

تجدر الإشارة أخيراً إلى أن استعادة حيازة طائرة تجارية في المطار الذي توجد فيه دون قرار محكمة يشكل تحدياً كبيراً، ويجب في هذه الحالات الالتزام بمتطلبات التشريعات الإدارية الوطنية، إضافة إلى مراعاة الشرط بأن يتم التنفيذ بطريقة معقولة تجارياً حسب أحكام الفقرة (3) من المادة (9) من بروتوكول الطائرات كما أشرنا سابقاً.[1]

يتضح مما سبق بأن جميع الأحكام المتعلقة بتنفيذ الضمانات الدولية من خلال التدابير المتاحة بموجب الاتفاقية تُغَلب فيها مصلحة الدائن.

وتجدر الإشارة إلى أن الاتفاقية لا تؤثر في قواعد القانون الجنائي أو قانون العقوبات في الأنظمة القانونية الوطنية. وفي الحالات التي يُنكر المدين بأنه قد أخل بأي من التزاماته أو يدفع بعدم جواز تنفيذ أي من التدابير المتاحة للدائن لأي سبب كان، يستطيع الدائن أن يلجأ إلى المحكمة لممارسة أي من التدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي المتاحة بموجب المادة (13) من الاتفاقية، والتي ستتم دراستها في الفرع الثاني من المطلب التالي.

المطلب الثاني

التدابيــر القضائيـــــــة

تتيح الاتفاقية والبروتوكول عدداً من التدابير القانونية للدائن المضمون التي لا يمكن أن ينفذها بنفسه بل يتم تنفيذها فقط بموجب قرارات قضائية تصدر عن المحكمة المختصة.

وهذه التدابير القضائية كما وردت في الاتفاقية والبروتوكول نوعان؛ تدابير تنفذ بناء على طلب الدائن المضمون، وأخرى مؤقتة لحين الفصل النهائي في المطالبة، ستتم دراستها في فرعين على التوالي.

الفرع الأول

التدابير القضائية بناء على طلب الدائن المضمون

رأينا سابقاً بأن الاتفاقية أتاحت للدائن المضمون مجموعة من التدابير القانونية بموجب المواد (8) و (9) و (10) منها. وفي كل مادة من هذه المواد، أتاحت الاتفاقية خياراً للدائن المضمون بدلاً

---

[1] **Practitioners' Guide**: مرجع سابق، ص (112)

من أن ينفذ التدابير بنفسه أن يلجأ للمحكمة للحصول على أمر قضائي بتنفيذ أي من التدابير المنصوص عليها في هذه المواد، وعلى النحو التالي:

أولاً: التدابير القضائية بموجب المادة الثامنة من الاتفاقية:

تنص الفقرة (2) من المادة (8) من الاتفاقية على أن (***للدائن المضمون بدلاً من ذلك، أن يطلب إصدار أمر قضائي يُرخص أو يأمر بالقيام بأي من التدابير المشار إليها في الفقرة السابقة***).

وبموجب هذه الفقرة يستطيع الدائن المضمون أن يلجأ للمحكمة المختصة لطلب إصدار قراراً قضائياً لتنفيذ أي من التدابير المنصوص عليها في المادة (8)؛ حيازة الطائرة أو معداتها الموضوعة ضماناً للدين أو السيطرة عليها، أو بيع أو تأجير الطائرة أو معداتها، أو تحصيل أو استلام الدخل أو الربح المتأتي من إدارة الطائرة أو معداتها أو استخدامها، وذلك حتى في الحالات التي يكون له الحق بممارسة هذه التدابير من تلقاء نفسه دون اللجوء إلى المحكمة بموجب إعلان بموجب الفرة (2) من المادة (54) من الاتفاقية تودعه الدولة المتعاقدة التي تكون الطائرة مسجلة فيها وعلى النحو المبين سابقاً.

فقد يفضل الدائن المضمون خيار سلوك الطريق القضائي كي يتفادى مقاضاته بتهمة التعدي في حالة دخوله لممتلكات المدين الضامن خلال عملية استعادته لحيازة الطائرة، أو مطالبته بالتعويض في حالة تمت إعادة الحيازة بوجه خاطئ.

كما أنه إذا تم بيع الطائرة بالتراضي بين الدائن المضمون ومشترٍ جديد، فإن المدين الضامن يستطيع أن يطعن في هذا البيع إذا أثبت أن الدائن المضمون قد فشل في الحصول على ثمن مناسب يعكس القيمة السوقية الحقيقية للطائرة، أو أن هذا البيع لم يتم بطريقة معقولة تجارياً.

إضافة إلى ذلك، فقد ترفض سلطات الطيران منح الدائن المضمون رخصة مشغل جوي أو شهادة صلاحية طيران[1] للطائرة حتى يتمكن من تشغيل الطائرة والتصرف بها. في مثل هذه الحالات،

---

[1] شهادة تمنحها سلطات الطيران المدني للطائرة تثبت تأهيلها وصلاحيتها للطيران.

فإن وجود قرار قضائي يساعد الدائن المضمون في إقناع سلطات الطيران بإصدار هذه التراخيص والوثائق.[1]

وفي حال رغبة الدائن المضمون اللجوء للمحكمة باستصدار قرار قضائي لتنفيذ التدابير المتاحة فلا يشترط وجود اتفاق بين الدائن المضمون والمدين الضامن على ذلك.[2]

ثانياً: التدابير القضائية بموجب المادة التاسعة من الاتفاقية:

رأينا سابقاً بأنه في أي وقت بعد إخلال المدين الضامن بالتزاماته يجوز للدائن المضمون ولجميع الأشخاص المعنيين أن يتفقوا جميعاً على أن تؤول ملكية الطائرة او المعدات إلى الدائن المضمون وفاءً بالالتزامات المضمونة أو بجزء منها.[3]

إلا أنه في بعض الحالات يكون من الصعب اتفاق جميع الأطراف المعنية على هذا النحو إما لصعوبة تحديد موقع بعض الأشخاص المعنيين أو لعدم رغبتهم في الموافقة. وهذا لا يعني حرمان الدائن المضمون من إمكانية تنفيذ هذا التدبير، حيث يحق له اللجوء للمحكمة للحصول على قرار قضائي بأيلولة ملكية الطائرة محل الضمانة الدولية، أو أي حق آخر على هذه الطائرة، إلى الدائن المضمون وفاءً بكامل الالتزامات المضمونة أو بجزء منها، ويتم ذلك شريطة أن تكون قيمة هذه الالتزامات تتناسب مع قيمة الطائرة المراد نقل ملكيتها للوفاء بالالتزامات بعد احتساب المبالغ المدفوعة لأي من الأشخاص المعنيين.[4]

وفي ذلك تنص الفقرتان (2) و (3) من المادة (9) من الاتفاقية على أنه (***2. للمحكمة، بناء على طلب من الدائن المضمون، أن تأمر بأن تؤول ملكية أي معدات يشملها الضمان (أو أي حق آخر لدى الضامن في هذه المعدات) إلى الدائن المضمون وفاء بالالتزامات المضمونة أو بجزء منها.***

3. لا تقبل المحكمة طلباً بموجب الفقرة السابقة إلا إذا كانت قيمة الالتزامات المضمونة التي يجب الوفاء بها بواسطة هذه الأيلولة متناسباً مع قيمة المعدات، وذلك بعد أن يؤخذ في الحسبان أي مبلغ يدفعه الدائن المضمون لأي طرف معني).

---

[1] **Saidova**: مرجع سابق، ص (242)
[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (282)
[3] الفقرة (1) من المادة (9) من الاتفاقية
[4] **Saidova**: مرجع سابق، ص (274)

ويهدف هذا الحكم إلى تجنب حصول الدائن المضمون على كسب غير متوقع، دون موافقة الأشخاص المعنيين، جراء إخلال المدين الضامن بالتزاماته.

وفي الحالات التي تكون قيمة الطائرة أو المعدات تتجاوز بشكل كبير قيمة الالتزامات المضمونة، فعلى المحكمة أن ترفض الحكم بانتقال ملكية الطائرة إلى الدائن المضمون. فعلى سبيل المثال، قد يحوز الدائن ضمانة على محرك طائرة لضمان دين قيمته مليون ديناراً أردنياً، وكانت قيمة المحرك تبلغ خمسة ملايين ديناراً أردنياً. ويرغب هذا الدائن بنقل ملكية المحرك إليه وفاءً بالدين المترتب في ذمة المدين الضامن، واعترض المدين على ذلك. فعلى المحكمة في هذه الحالة أن ترفض إصدار أمراً بموجب المادة (9) من الاتفاقية كون أن قيمة محرك الطائرة محل الضمانة يتجاوز بشكل كبير قيمة الدين.

أما في الحالات التي لا تتجاوز فيها قيمة الالتزامات المضمونة قيمة الطائرة أو المعدات، فللمحكمة أن تأمر بنقل ملكيتها وفاءً بجزء من الالتزامات المضمونة، ويحتفظ الدائن المضمون بحقه في المطالبة بالقيمة المتبقية على ذلك.

ولا يمكن للأطراف الاستغناء عن متطلب موافقة جميع الأشخاص المعنيين الآخرين الوارد في الفقرة (1) من المادة (9)، ذلك أن صلاحية الاستثناءات المنصوص عليها في المادة (15) من الاتفاقية محصورة في العلاقات بين أطراف التعاقد ذاتهم ولا تنسحب إلى العلاقة مع الأشخاص المعنيين الآخرين.

علاوة على ذلك، فإن أحكام الفقرة (3) من المادة (9) إلزامية ولا يمكن الاتفاق على مخالفتها أو استثنائها أو تغييرها استناداً للمادة (15).[1]

ثالثاً: تدابير قضائية بموجب المادة العاشرة من الاتفاقية:

تنص الفقرة (ب) من المادة (10) من الاتفاقية الخاصة بالتدابير المتاحة للبائع بشرط أو المؤجر على أنه (***في حالة الإخلال بالالتزامات بموجب عقد يتضمن الاحتفاظ بالملكية أو بموجب عقد تأجير على النحو المنصوص عليه في المادة (11)، يجوز للبائع بشرط أو للمؤجر، حسب الحالة:***

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (286)

ب. طلب أمر من المحكمة يرخص أو يأمر بالقيام بأي من هذه التدابير).

وتتيح الاتفاقية للبائع بشرط أو المؤجر بموجب هذه الفقرة ممارسة التدابير المتاحة لهما من خلال المحكمة وذلك عن طريق تقديم طلب لإصدار قرار يأمر بتنفيذ أي من التدابير المتاحة لهما في حالة إخلال مدينهم الضامن بالتزاماته على النحو الوارد في المادة (11) من الاتفاقية، والتي تتمثل بإنهاء عقد البيع بشرط الاحتفاظ بالملكية أو عقد الإيجار (حسب الحالة) والأمر بإعادة حيازة الطائرة أو المعدات محل العقد أو السيطرة عليها.

وتجب الإشارة إلى أنه لا يجوز ممارسة أي من التدابير الواردة في المواد (8) و (9) و (10) من الاتفاقية إلا بموجب قرار يصدر عن المحكمة المختصة يتضمن الأمر بتنفيذ أي من هذه التدابير المتاحة للدائن المضمون في حالة إخلال المدين بإلتزاماته، وذلك في الحالات التي تحددها الدول المتعاقدة في إعلان تودعه بموجب الفقرة (2) من المادة (54) من الاتفاقية.

الفرع الثاني

التدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي في طلبات الدائن

قد يُنازع المدين الضامن الدائنَ المضمون في حقه في تنفيذ أي من التدابير المتاحة له، مما يستدعي بت المحكمة في هذا النزاع، الأمر الذي قد يستغرق وقتاً طويلاً قد تتعرض المعدات خلاله للتلف أو قد تسوء حالتها أو تهلك مما يؤدي إلى إنقاص قيمة ضمانة الدائن عليها. كما قد ينتج عن التأخر في إجراءات المحكمة فوات منفعة الدائن المضمون في الحصول على دخل من استعمال أو إدارة هذه المعدات.

لذلك، جاءت الاتفاقية بحلول لمواجهة هذه الحالات، وذلك من خلال إلزام الدول المتعاقدة بتوفير تدابير مستعجلة للدائن المضمون على المعدات مؤقتة إلى حين الفصل النهائي في مطالبته وبالشروط الواردة في الاتفاقية. حيث تنص الفقرة (1) من المادة (13) من الاتفاقية على أنه (***مع مراعاة أي إعلان تصدره دولة متعاقدة بموجب المادة 55، يجب أن تضمن الدولة المتعاقدة أن الدائن الذي يقدم دليلاً على إخلال المدين بالتزامه، أن يحصل من المحكمة، إلى حين الفصل النهائي في مطالبته، وبقدر ما يكون المدين قد وافق في أي وقت على ذلك، على تدبيرٍ عاجلٍ واحد أو أكثر من الأوامر التالية حسبما يطلب الدائن:***

أ. المحافظة على المعدات وقيمتها، و ب. حيازة المعدات أو السيطرة عليها أو حراستها، و

ج. منع المعدات من الحركة، و

د. تأجير المعدات، أو إدارتها والدخل الناشيء عنها، باستثناء ما هو مشمول في الفقرات الفرعية من (أ) إلى (ج))

بموجب هذا النص فإنه يحق للدائن (الدائن المضمون والبائع بشرط والمؤجر على حد سواء) أن يحصل على قرار من المحكمة يأمر بتنفيذ أحد التدابير المستعجلة أو أكثر، إذا قدم دليلاً كافياً للمحكمة على إخلال مدينه الضامن بالتزاماته، وكان المدين قد وافق في أي وقت صراحةً على هذه التدابير، وذلك نظراً للحاجة السريعة لحماية ضمانات الدائن. وقد يتضمن قرار المحكمة بهذا الخصوص على تنفيذ تدبير واحد أو أكثر من التدابير المستعجلة التالية:

1. المحافظة على المعدات وقيمتها
2. حيازة المعدات أو السيطرة عليها أو حراستها
3. منع المعدات من الحركة
4. تأجير المعدات، أو إدارتها والدخل الناشيء عنها.

تهدف جميع هذه التدابير، باستثناء الأخير، إلى المحافظة على قيمة الطائرة أو المعدات وتجنب التدخل غير المشروع من قبل المدين. وفي جميع الأحوال، تكون نتيجة الحكم بتنفيذ أي من هذه التدابير احتجاز الطائرة أو المعدات لحين الفصل النهائي في أصل دعوى المطالبة المقامة من الدائن المضمون.

وتجب الإشارة إلى أن تكاليف صيانة الطائرة أو المعدات، ورسوم إيواء الطائرة في المطارات يتحملها الدائن دون أن يتم احتسابها من الدخل المتأتي عن الطائرة أو المعدات. كما أن قيمة المعدات التي يتم وقفها لمدة طويلة تتناقص بشكل كبير لا سيما في حالة الطائرات.

ولمعالجة هذه الحالات، تنص الاتفاقية على تدبيرين إضافيين:

- منح الحق للدائن بتأجير الطائرة أو المعدات لطرف ثالثٍ أو إدارتها و إدارة الدخل المتأتي عن تشغيل الطائرة أو المعدات بموجب العقد الأصلي[1]، أو
- تضيف الفقرة (3) من المادة (10) من البروتوكول أن للدائن – بالاتفاق مع المدين صراحةً على ذلك وفي أي وقت – الحق في بيع الطائرة أو معداتها والحصول على عوائد البيع (الثمن). حيث تنص على أنه (***تسري الفقرة (1) من المادة (13) من الاتفاقية مع إضافة ما يلي بعد الفقرة الفرعية (د) مباشرة:***

هـ) البيع وتخصيص المتحصلات الناتجة عنه، إذا وافق المدين والدائن في أي وقت على ذلك بالتحديد، وتطبق الفقرة (2) من المادة (43) بعد إدراج عبارة: " و (هـ)" بعد عبارة " الفقرة الفرعية (د) من الفقرة (1) من المادة 13").

بموجب كلا هذين التدبيرين من التدابير المؤقتة، يقتصر النزاع بين الدائن والمدين في الحالة الثانية (بيع الطائرة أو المعدات) على عوائد البيع إذا تم البيع فعلاً. فيحصل المشتري على ملكية الطائرة أو المعدات محررة من أية ضمانات أخرى يكون لضمانات الدائن (البائع) أولوية عليها بموجب الاتفاقية، وذلك استناداً للفقرة (4) من المادة (10) من البروتوكول التي تنص على أن (***تنتقل الملكية أو أي ضمانة اخرى للمدين بالبيع بموجب الفقرة السابقة محررة من أي ضمانة أخرى يكون للضمانة الدولية لدى الدائن أولوية عليها بموجب احكام المادة (29) من الاتفاقية***).[2]

إن منح الدائن إمكانية تأجير المعدات إلى الغير قد يكون أمراً غير ممكناً في مجال الطيران، ذلك أن على المستأجر الجديد أن يشغل الطائرة أو معداتها وهي غير مسجلة باسمه، وعليه، فإنه من المستحيل أن يحصل على التغطية التأمينية المطلوبة لتشغيلها[3]. وليس بالإمكان أن يعمل المشتري في هذه الحالة على شطب الطائرة وتسجيلها وإعادة تسجيلها باسمه حسب الاجراءات المتبعة ذلك أن المادة (13) تختص فقط بالتدابير بالتدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي في مطالبة الدائن.[4]

[1] الفقرة (د) من المادة (13) من الاتفاقية
[2] أحكام هذه الفقرة تطابق الأحكام الواردة في الفقرة (5) من المادة (9) من الاتفاقية
[3] يشترط حتى يتم التصريح لأي طائرة طائرة بالطيران في الفضاء الجوي للأردن – إضافة إلى الشروط الأخرى - أن تكون مؤمنة تأميناً شاملاً لجسم الطائرة ولصالح طاقمها وركابها والبضائع المنقولة على متنها ولصالح الغير (المادة 28/أ/6 من قانون الطيران المدني)
[4] **Planta**: مرجع سابق، ص (92)

وتضيف الفقرة (6) من المادة (10) من البروتوكول أحكاماً خاصة بالتدابير المتمثلة في شطب تسجيل الطائرة أو معداتها والعمل على تصديرها ونقلها المادي من الإقليم الذي توجد فيه ستتم دراستها لاحقاً في المبحث الثاني.

لم تُعرِف المادة (13) المقصود بأن يكون التدبير "عاجلاً"، إلا أنه في حالة الطائرات ومعداتها تنص الفقرة (2) من المادة (10) من البروتوكول على أنه (***لأغراض الفقرة (1) من المادة (13) من الاتفاقية، فإن تعبير " عاجل" في سياق التدابير المؤقتة يعني في غضون عدد أيام العمل المحددة في إعلان من الدولة المتعاقدة التي يقدم فيها الطلب، اعتباراً من تاريخ تقديم الطلب***).

إن التدابير الواردة في الفقرة (1) من المادة (13) – وتعديلاتها بموجب المادة (10) من البروتوكول - أعلاه قد تحكم بها أي محكمة يكون لها الاختصاص استناداً لأحكام المادة (43) من الاتفاقية شريطة أن لا يكون قد تم استثناء أحكام هذه الفقرة من التطبيق بموجب إعلان تودعه الدولة المتعاقدة استناداً للمادة (55) من الاتفاقية والتي سنعرض لها لاحقاً. حيث تنص المادة (43) من الاتفاقية فيما يخص **"الاختصاص بموجب المادة (13)"** على أنه (***1. يكون لمحاكم الدولة المتعاقدة التي يختارها الأطراف ومحاكم الدول المتعاقدة التي توجد المعدات في إقليمها الاختصاص في الحكم بالتدابير المذكورة في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و (ج) من الفقرة (1) من المادة (13) والفقرة (4) من المادة (13) فيما يتعلق بتلك المعدات.***

2. لأيٍ من المحاكم التالية ممارسة الاختصاص للحكم بالتدابير المذكورة في الفقرة الفرعية (د) من الفقرة (1) من المادة (13) أو للحكم بتدابير أخرى مؤقتة بموجب الفقرة (4) من المادة (13):

أ. المحاكم التي يختارها الأطراف، أو

ب. محاكم الدولة المتعاقدة التي يوجد المدين في إقليمها، على أن يكون التدبير المقضي به قابلاً للإنفاذ في إقليم تلك الدولة المتعاقدة فقط).

تقتصر هذه المادة على معالجة الاختصاص القضائي في النظر في الدعاوى المقامة من الدائن بخصوص التدابير المؤقتة المستعجلة إلى حين الفصل النهائي في مطالبته إضافة إلى التدابير المؤقتة المتاحة بموجب قانون المحكمة.

فتنص الفقرة (1) من المادة على أن يكون الاختصاص القضائي فيما يخص تدابير المحافظة على الطائرة أو المعدات وقيمتها، وحيازتها أو السيطرة عليها أو حراستها أو منعها من الحركة، إضافة إلى أية تدابير إضافية أخرى متعلقة بالطائرة أو المعدات، وتطبيقات الفقرة (4) من المادة (13) لمحاكم الدولة المتعاقدة التي يختارها الأطراف ومحاكم الدول المتعاقدة التي توجد الطائرة أو المعدات في إقليمها، وذلك نظراً للطبيعة العينية لهذه التدابير والتي تتعلق بالطائرة أو المعدات.

وعلى العكس من ذلك، فإن التدبير المتعلق بتأجير الطائرة أو المعدات أو إدارتها والدخل الناشئ عنها (المادة 1/13/د) يقوم على الاعتبار الشخصي، ففي حالة عدم اتفاق بين الأطراف على المحكمة المختصة، يكون الاختصاص للمحكمة التي يوجد المدين في إقليمها. ويكون القرار الصادر عن المحكمة بتنفيذ التدبير المؤقت قابلاً للتنفيذ في إقليم تلك الدولة المتعاقدة حصراً.

وفي كلا الحالتين، فإن الاختصاص القضائي على النحو الوارد أعلاه يأتي متوافقاً مع اختيار الأطراف المتاح بموجب الفقرة (1) من المادة (42) من الاتفاقية.[1]

ولا تشترط المادة أن تكون المحكمة التي تنظر طلب تنفيذ التدابير المؤقتة هي المحكمة ذاتها التي تنظر في مطالبة الدائن وستفصل في موضوعها فصلاً نهائياً، فيمكن أن يكون قد تم الفصل النهائي في المطالبة أو سيتم في محكمة دولة متعاقدة أخرى أو لدى هيئة تحكيم، وذلك استناداً لنص الفقرة (3) من المادة (43) بأن (***يكون للمحكمة الاختصاص بموجب الفقرتين السابقتين حتى إذا كان الفصل النهائي في المطالبة المذكورة في الفقرة (1) من المادة (13) سيتم أو قد يتم في محكمة دولة متعاقدة أخرى أو أن يقدم للتحكيم***). وسكت النص عن الوضع الذي يتم فيه الفصل النهائي في مطالبة الدائن في محكمة دولة غير متعاقدة، وعليه يمكن افتراض عدم وجود ما يمنع من أن تقوم محكمة دولة متعاقدة في مثل هذه الحالة بمنح أي من التدابير المؤقتة المنصوص عليها في المادة (13) من الاتفاقية.

تضمنت المادة (13) من الاتفاقية حالتين مقررتين حمايةً للمدين والأشخاص المعنيين الآخرين في حالات تنفيذ أي من التدابير المؤقتة، تتمثل الأولى في حق المحكمة أن تفرض شروطاً إضافية تراها ضرورية لتقرير هذه الحماية، والثانية في حقها في فرض إعطاء إشعار بطلب تنفيذ

---

[1] تنص الفقرة (1) من المادة (42) من الاتفاقية على أنه (***مع مراعاة المادتين 43 و 44 ، يكون لمحاكم الدولة المتعاقدة التي يختارها أطراف أي عملية الاختصاص فيما يتعلق بأي دعوى مرفوعة بموجب هذه الاتفاقية، بصرف النظر عن صلة المحكمة المختارة بالأطراف أو بالعملية، ويجب أن يكون هذا الاختصاص حصريا ما لم تتفق الأطراف على خلاف ذلك***).

التدابير المؤقتة لهؤلاء الأشخاص. فقد نصت الفقرتان (2) و (3) من المادة (13) من الاتفاقية على أنه (2. ***عند إصدار أي أمر بموجب الفقرة السابقة، يجوز للمحكمة أن تفرض الشروط التي تراها ضرورية لحماية الاشخاص المعنيين في أيٍ من الحالتين التاليتين:***

أ. في حالة إخلال الدائن، بأيٍ من التزاماته تجاه المدين بموجب هذه الاتفاقية أو بموجب البروتوكول، عند تنفيذ أي أمر يسمح بمثل هذه التدابير، أو

ب. إذا عجز الدائن عن إثبات مطالبته كلياً أو جزئياً عند الفصل النهائي في تلك المطالبة

3. قبل إصدار أي أمر بموجب الفقرة (1)، يجوز للمحكمة أن تفرض إعطاء إشعار بالطلب لأي من الأشخاص المعنيين).

وقد تتخذ هذه الحماية عدة أشكال بما في ذلك؛

- تعهد الدائن بدفع تعويض للمدين أو لحامل حق أو ضمان غير رضائي ذو أولوية دون تسجيل بموجب المادة (39) من الاتفاقية أو قابلة للتسجيل بموجب المادة (40) من الاتفاقية، عن الضرر الناجم عن تنفيذ التدابير المؤقتة إذا عجز الدائن عن إثبات دعوى المطالبة الأصلية.
- أن يقدم الدائن كفالةً لتغطية مسؤوليته المحتملة عن مخالفته لالتزاماته المقررة بموجب الاتفاقية، و/أو التعويض عن تخلفه في الوفاء بالتعهد الوارد أعلاه.

يتيح البروتوكول - فيما يخص الطائرات ومعداتها- لأطراف التعاقد الاتفاق كتابةً على استثناء تطبيق الفقرة (2) من المادة (13) من الاتفاقية بموجب اتفاق كتابي بين الدائن والمدين بالاستناد إلى الفقرة (5) من المادة (10) [1]، ولا يمكن الاتفاق على مثل هذا الاستثناء في أي حالة أخرى، ذلك أن أحكام هذه الفقرة هي أحكام إلزاميةً استناداً للمادة (15) من الاتفاقية.

وفي كل الأحوال، فإن اتفاق الدائن والمدين كتابةً على عدم تطبيق أحكام الفقرة (2) من المادة (13) من الاتفاقية على النحو الوارد أعلاه لا يؤثر على حقوق المدين المقررة بموجب القانون الواجب التطبيق في إقامة دعوى بحق الدائن لتخلفه عن الوفاء بأي من التزاماته المقرره تجاه المدين بموجب الاتفاقية، ولا يحرم المدين أيضاً من حقه في المطالبة بالتعويض أو أي تدبير آخر مقرر في

[1] تنص الفقرة (5) من المادة (10) من البروتوكول على أن (***للدائن أو المدين أو أي شخص معني آخر الاتفاق كتابةً على استثناء تطبيق الفقرة (2) من المادة (13) من الاتفاقية***).

قانون المحكمة الواجب التطبيق على التدابير المؤقته إلى حين الفصل النهائي (المادة 13) أو على البت النهائي في مطالبة الدائن إذا تم ردها أو رفضها وكان المدين قد تضرر نتيجة تنفيذ أي من التدابير المؤقتة.[1]

وتطبق جميع التدابير المؤقتة المقررة بموجب المادة (13) من الاتفاقية وأحكام الاختصاص القضائي المنصوص عليها في المادة (43) من الاتفاقية مع مراعاة أي إعلان تودعه الدولة المتعاقدة بموجب المادة (55) من الاتفاقية[2] الخاصة ب **"الإعلانات بخصوص التدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي"**، والتي تنص على أنه (***لأي دولة متعاقدة أن تعلن في وقت التصديق على البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه أنها لن تطبق أحكام المادة (13) أو المادة (43) أو كلتا هاتين المادتين كلياً أو جزئياً. وفي حالة التطبيق الجزئي، يجب أن يحدد الإعلان الشروط التي تطبق بمقتضاها المادة ذات الصلة، وأن يحدد في غير تلك الحالة الأشكال الأخرى للتدابير المؤقتة التي سوف تطبق***).

استناداً للنص أعلاه، يمكن للدولة المتعاقدة إيداع إعلان حسب الأصول مفاده استثناءها من تطبيق أحكام المادة (13) أو المادة (43) من الاتفاقية بشكل كلي أو جزئي. وعلى الدولة المتعاقدة أن تضمن بأن يأتي إعلانها بخصوص أيٍ من المادتين (13) و (43) من الاتفاقية منسجماً مع أي إعلان بخصوص المادة الأخرى. فعلى سبيل المثال إذا لم تودع الدولة المتعاقدة أي إعلان باستثناء أي جزء من المادة (13) فلا يعقل أن تعلن بأنها لن تطبق المادة (43) لأن أثر مثل هذا الإعلان سيجعل الاتفاقية صامتةً عن البت في مسألة الاختصاص القضائي للمحكمة التي ستحكم بتنفيذ التدابير المؤقتة بموجب المادة (13).

وبالمثل، فإن الإبقاء على أحكام المادة (43) فيما يخص بعض أشكال التدابير المؤقتة الواردة في المادة (13) والتي تم استثناؤها بموجب إعلان استناداً للمادة (55) يُفقد المادة (43) من أي معنىً بخصوص هذه التدابير.[3]

ولا تطبق أي من أحكام المادة (10) من البروتوكول المتعلقة ب " **تعديل الأحكام الخاصة بالتدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي"** إلا إذا أصدرت الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (2)

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (454)
[2] استناداً للفقرة (1) من المادة (13)
[3] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (406)

من المادة (30) من البروتوكول[1]، والتي تنص على أن (***لأي دولة متعاقدة أن تعلن في وقت التصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه أنها سوف تطبق كلياً أو جزئياً المادة العاشرة من هذا البروتوكول. وإذا أعلنت أنها سوف تطبق الفقرة (2) من المادة العاشرة فعليها أن تحدد المدة المطلوبة فيها***).

وقد أودعت المملكة الأردنية الهاشمية إعلاناً بموجب الفقرة (2) من المادة (30) من البروتوكول بالنص التالي: (***تعلن المملكة الأردنية الهاشمية أنها ستطبق جميع الأحكام الواردة في المادة العاشرة، وأن عدد أيام العمل لغايات تحديد المدة المنصوص عليها في المادة الفقرة (2) من المادة العاشرة ستكون فيما يتعلق بالتدابير المنصوص عليها في الفقرات الفرعية (أ) و (ب) و(ج) من الفقرة (1) من المادة (13) من الاتفاقية (المحافظة على معدات الطائرة وقيمتها، وحيازة معدات الطائرة أو السيطرة عليها أو حراستها، ومنع معدات الطائرة من الحركة) ما لا يزيد على عدد أيام العمل المعادلة لعشرة (10) أيام تقويمية، وفيما يتعلق بالتدابير المنصوص عليها في الفقرتين الفرعيتين (د) و(هـ) من الفقرة (1) من المادة (13) من الاتفاقية (تأجير معدات الطائرة أو إدارتها والدخل الناشئ عنها، وبيع واستعمال العائدات من معدات الطائرة) ما لا يزيد على عدد أيام العمل المعادلة لثلاثين (30) يوماً تقويمياً، وفي جميع الحالات من تاريخ التقدم بطلب التدابير المؤقتة***).

تجدر الإشارة أخيراً إلى أن أحكام الفصل الثالث من الاتفاقية تُعنى فقط بالتدابير التي يمكن ممارستها في مواجهة المدين إضافة إلى الغير الذين يحملون ضمانة دولية ذات مرتبة أدنى من الضمانة التي يحوزها الدائن. أما فيما يخص التدابير القانونية التي تمارس في مواجهة الأطراف الأخرى، كالكفيل ومصدر الاعتماد المستندي مثلاً، فلا تنظمها الاتفاقية بل أحكام القانون الواجب التطبيق.[2]

التدابير المتاحة في حالة عدم تنفيذ إحالة في شكل ضمان:

تطبق جميع التدابير الأصلية والإضافية والقضائية آنفة الذكر – باستثناء التدابير المتاحة للبائع بشرط أو المؤجر – لصالح المحال إليه حقوقاً تبعية والضمانة الدولية المتعلقة بها والتي تمت

---

[1] تنص الفقرة (1) من المادة (10) من البروتوكول على أن (***لا تنطبق هذه المادة إلا عندما تصدر إحدى الدول المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (2) من المادة الثلاثين وذلك في حدود ما هو مبين في مثل هذا الاعلان***).

[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (280)

في شكل ضمان (على سبيل تأمين أو توثيق الدين) وذلك في حالة إخلال المحيل بالتزاماته [1]، وعلى النحو الوارد في المادة (34) من الاتفاقية التي تنص على أنه (***في حالة إخلال المحيل بالتزاماته بمقتضى إحالة حقوق تبعية والضمانة الدولية المتعلقة بها والتي تمت في شكل ضمان، تسري المادتان (8) و (9) والمواد من (11) إلى (14) على العلاقات بين المحيل والمحال إليه (وتسري بالنسبة إلى الحقوق التبعية بقدر ما تكون تلك الأحكام قابلة للتطبيق على الممتلكات غير الملموسة) كما لو كانت الإشارات:***

أ. إلى الالتزام المضمون والضمان، هي إشارات إلى الالتزام المضمون بإحالة الحقوق التبعية والضمانة الدولية المتعلقة بها والضمان الذي أنشأته تلك الإحالة،

ب. إلى الدائن المضمون أو الدائن والضامن أو المدين، هي إشارات إلى المحال إليه والمحيل،

ج. إلى صاحب الضمانة الدولية، هي إشارات إلى المحال اليه ، و

د. إلى المعدات، هي إشارات إلى الحقوق التبعية المحالة والضمانة الدولية ذات الصلة).

تسري أحكام هذه المادة على الإحالات التي تتم بشكل ضمان وتتضمن نقلاً للحقوق التبعية – أو جزء منها - والضمانة الدولية المتعلقة بها، ولا تسري على الإحالات التي تقتصر على نقل الحقوق التبعية، والتي تقع خارج نطاق تطبيق الاتفاقية.[2]

يمنح هذا النص المحال إليه الحق في ممارسة التدابير المتاحة للدائن الأصلي المضمون بموجب ضمانة دولية على المعدات والمنصوص عليها في المواد (8) و (9) و (12) و (13) إضافة إلى أحكام المواد (11) و (14) من الفصل الثالث من الاتفاقية في حالة إخلال المدين. وعليه، فعلى سبيل المثال، عند إخلال المحيل بالتزاماته يستطيع المحال إليه أن يبيع الطائرة أو المعدات أو يستلم أي دخل أو أرباح ناجمة عن إدارتها أو استخدامها، وأن يتقدم للمحكمة بموجب المادة (13) من الاتفاقية لطلب تنفيذ إحدى التدابير المؤقتة لحين الفصل النهائي في موضوع مطالبته.

[1] **Practitioners' Guide**: مرجع سابق، ص (104)
[2] الفقرة (3) من المادة (32) من الاتفاقية

كما وتطبق هذه الأحكام على الحقوق التبعية المحالة فقط إلى المدى الذي تكون فيه هذه الأحكام قابلة للتطبيق على الممتلكات (الأموال) المعنوية المستندية، وهذا يشمل جميع التدابير المتاحة بما فيها الحيازة – ذلك أن هذه الحقوق التبعية متجسدة في سندٍ يمثل هذه الحقوق ويمكن تداوله عن طريق التسليم أو أي تظهير ضروري لهذه الغاية، كالسندات القابلة للتداول، والأوراق المالية القابلة للتداول، وسندات ووثائق الملكية، حيث تتمتع هذه السندات خاصية كسب الملكية (الحيازة) شأنها في ذلك شأن الأموال المادية. ويستثنى من ذلك التدبير المتعلق بالتأجير الذي لا يمكن تطبيقه على هذه الأموال المعنوية.

وفيما يخص الالتزام بالسداد أو الوفاء بأي التزام آخر للمحال إليه بموجب العقد، سواء مستحق الأداء أو الذي سيصبح مستحق الأداء، فيمكن بيعه، وإلا فيمكن تنفيذه بحق المدين استناداً للمادة (33) من الاتفاقية أو استناداً إلى أي تدابير إضافية ينص يتيحها القانون الواجب التطبيق.

وفي جميع الأحوال، فإن أحكام المتعلقة بالتدابير أعلاه تطبق على العلاقات بين المحيل والمحال إليه فيما يتعلق بإحالة الحقوق التبعية والضمانة الدولية المتعلقة بها ولا تؤثر على حقوق المدين، وبالتالي، فإن أي عملية بيع أو إحالة لاحقة من قبل المحال إليه ستسري مع مراعاة حقوق المدين الضامن أو المشتري بشرط الاحتفاظ بالملكية أو المستأجر، إلى المدى الذي يكون فيه مخولاً فيه بالحيازة الكاملة تجاه المحال إليه.

Official Commentary: مرجع سابق، ص (119)

تنص المادة (33) من الاتفاقية فيما يخص **"التزامات المدين إزاء المحال إليه"** على أنه (***1. بقدر ما يكون قد تم نقل الحقوق التبعية والضمانة الدولية ذات الصلة وفقا للمادتين 31 و 32، يكون المدين فيما يتعلق بتلك الحقوق وتلك الضمانة ملزماً بالاحالة، ويقع عليه التزام السداد للمحل إليه أو الوفاء بأي التزام آخر للمحل اليه، بالشروط التالية فقط:***

أ . أن يكون قد تم اعطاء المدين اشعاراً مكتوباً بالاحالة من المحيل أو بإذن منه،

ب. أن يحدد الإشعار الحقوق التبعية.

2. السداد أو الوفاء بالالتزامات من جانب المدين يبرئه من المسؤولية إذا تم وفقا للفقرة السابقة، وذلك دون المساس بأي شكل آخر من أشكل السداد أو الوفاء بالالتزامات التي يترتب عليها الإبراء.

3. ليس في هذه المادة ما يؤثر على أولوية الإحالات المتنافسة).

استناداً للمادة (12) من الاتفاقية

المبحث الثاني

التدابير القانونية لحماية الدائن بموجب بروتوكول الطائرات

يُكمل بروتوكول الطائرات الأحكام المتعلقة بالتدابير المتاحة بموجب الاتفاقية في نواحٍ محددةٍ، وذلك في المواد (9) و (10) و (11) و (13) منه بغرض تلبية الاحتياجات الخاصة بصناعة الطيران. وتضيف مجموعة من هذه الأحكام تدابيرَ جديدة، وتعدل مجموعة أخرى الأحكام الموجودة.

ولدراسة التدابير القانونية المقررة على الطائرات حمايةً للدائن والأحكام المعدلة للأحكام الموجودة في الاتفاقية وفق بروتوكول الطائرات فقد تم تقسيم هذا المبحث إلى مطلبين؛ مطلب أول ستتم فيه دراسة التدابير المتاحة على الطائرات ومعداتها بموجب البروتوكول في حالة الإخلال بالالتزامات، ومطلب ثانٍ ستتم دراسة تدابير رد الحقوق على الطائرات في حالة إعسار المدين، نعرضهما تباعاً.

المطلب الأول

التدابير المتاحة على الطائرات ومعداتها في حالة الإخلال بالالتزامات

قد يرغب الدائن (الدائن المضمون والبائع بشرط والمؤجر على حد سواء) عند استعادته لحيازة الطائرة أو المعدات بموجب التدابير المتاحة له بموجب أحكام الاتفاقية أن ينقل الطائرة إلى دولة أخرى، إذا ارتأى مثلاً أن بيعها في تلك الدولة سيعود عليه بفوائد أكبر تساعده في تخفيض أو التخلص من قيمة الدين المستحق له.

ولهذه الغاية، فإن على الدائن أن يتأكد بأن المشتري يستطيع التسجيل كمالك جديد لتشغيل الطائرة في دولة الجنسية الجديدة، الأمر الذي يتطلب شطب تسجيل الطائرة من مكان تسجيلها الحالي لأنه استناداً للمادة (18) من اتفاقية شيكاغو فإنه لا يمكن أن يكون للطائرة أكثر من جنسية واحدة[1].

وتحقيقاً لهذه الغاية، أتاح البروتوكول للدائن تدبيرين جديدين؛ فيستطيع أن يشطب تسجيل الطائرة وأن يعمل على تصديرها أو معداتها ونقلها المادي من الإقليم الذي توجد فيه إلى دولة أخرى.

---

[1] تنص المادة (18) "**ازدواجة التسجيل**" من اتفاقية شيكاغو على أنه (***لا يمكن تسجيل طائرة ما تسجيلاً صحيحاً في أكثر من دولة واحدة، ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة إلى أخرى***).

وستتم دراسة أحكام تدابير شطب وتصدير ونقل الطائرة في فرع أول، وطرق تنفيذ هذه التدابير في فرع ثانٍ، وعلى التوالي.

الفرع الأول

شطب تسجيل الطائرة وتصديرها

إضافة إلى جميع التدابير الواردة في الاتفاقية، يضيف البروتوكول تدبيرين آخرين إلى هذه التدابير، وذلك بنص الفقرة (1) من المادة (9) منه على أنه (***بالإضافة إلى التدابير المحددة في الفصل الثالث من الاتفاقية، وبقدر ما يكون المدين قد وافق على ذلك في أي وقت، وفي الظروف المحددة في ذلك الفصل، يجوز للدائن:***

أ. أن يعمل على شطب تسجيل الطائرة.

ب. أن يعمل على التصدير والنقل المادي لمعدات الطائرة من الإقليم الذي توجد فيه).

يتيح البروتوكول للدائن بموجب هذا النص إمكانية شطب تسجيل الطائرة من السجل الوطني لتسجيل الطائرات وتصديرها ومعداتها ونقلها المادي من إقليم الدولة المتعاقدة [1] التي توجد فيها إلى دولة أخرى وذلك في حالة إخلاله بالالتزامات المترتبة عليه على النحو المنصوص عليه في المادة (11) من الاتفاقية، وذلك بهدف نقل الطائرة من سيطرة المدين إلى سيطرة الدائن.

لذا، فإنه يشترط لممارسة هذه التدابير أن تتوافر جميع الظروف المنصوص عليها في الفصل الثالث من الاتفاقية والمتعلقة بالتدابير المتاحة. وهذا يتضمن أن يكون المدين قد أخل بالتزاماته بموجب العقد المنشئ للضمانة الدولية، وحسب أحكام المادة (11) من الاتفاقية المتعلقة ب "الإخلال بالالتزامات".

إن أحكام شطب تسجيل الطائرة من الأحكام القليلة التي تتعلق بالطائرة فقط دون معداتها، نظراً إلى أن الطائرة فقط هي التي يتم تسجيلها في السجل الوطني. وفي المقابل، فإن التدبير المتعلق

[1] هذه التدابير تطبق فقط في الدول المتعاقدة، وتتم عملية شطب تسجيل الطائرة وتصديرها ونقلها المادي في الدول غير المتعاقدة بالطرق التي تنص عليها تشريعات وتعليمات الطيران المدني الوطنية في تلك الدول.

بالتصدير والنقل المادي يمكن أن يتم تنفيذه بخصوص الطائرة كما يمكن أن يتم تنفيذه بشكل مستقل فيما يخص أي من معدات الطائرة وهذا يشمل محرك الطائرة غير المثبت على الطائرة.

ولا يستتبع تنفيذ تدبير شطب تسجيل الطائرة من السجل الوطني شطب تسجيلها من السجل الدولي الذي تم قيد الضمانة الدولية على الطائرة فيها، فعملية الشطب تقتصر فقط على شطب تسجيل الطائرة من سجل الطائرات المعد لغايات تسجيل الطائرات لدى السلطات المختصة في الدولة المتعاقدة.

في المملكة الأردنية الهاشمية، تتولى هيئة تنظيم الطيران المدني إعداد السجل الوطني لتسجيل الطائرات والإشراف عليه، وذلك وفقاً للفقرة (ب) من المادة (2) من قانون الطيران المدني التي تعرف **"السجل الوطني"** بأنه (***السجل المعد من هيئة تنظيم الطيران المدني لتسجيل الطائرات وفق الشروط المحددة في هذا القانون وتعليمات المجلس***).

إذا تم شطب تسجيل الطائرة من سجل الطائرات على النحو أعلاه، فيمكن إعادة تسجيلها لدى سلطة التسجيل في دولة أخرى، وتكتسب الطائرة جنسيتها تبعاً لهذه التسجيل الجديد.

إن هذين التدبيرين الإضافيين متاحان لجميع الدائنين؛ الدائن المضمون والبائع بشرط والمؤجر، وهما مشمولان أيضاً في التدابير المؤقتة لحين الفصل النهائي في طلبات الدائن والمقررة بموجب المادة (13) من الاتفاقية، ولا يمكن ممارستهما دون موافقة المدين على ذلك، إلا أنه لا يُشترط أن يتم النص على هذه الموافقة في العقد المنشئ للضمانة الدولية بل يمكن الحصول عليها في مرحلة لاحقة، وتكون هذه التدابير متاحة للدائن بالقدر الذي وافق عليه المدين فقط.

إضافة إلى ذلك، تشترط الفقرة (2) من المادة (9) من البروتوكول على الدائن الحصول على موافقة أي حائز ضمانة أعلى من ضمانته حتى يتسنى له ممارسة أي من هذه التدابير، حيث تنص على أنه (***لا يجوز للدائن أن يتخذ التدابير المحددة في الفقرة السابقة دون موافقة كتابية مسبقة من***

Official Commentary: مرجع سابق، ص (181)

Saidova: مرجع سابق، ص (277)

تنص المادة (17) **"جنسية الطائرات"** من اتفاقية شيكاغو على أن (***تحمل الطائرات جنسية الدولة المسجلة فيها***)، وفي ذلك أيضاً تنص الفقرة (ح) من المادة (37) من قانون الطيران المدني على أن (***تكتسب الطائرة المسجلة بالسجل الوطني الجنسية الأردنية***)

Saidova: مرجع سابق، ص (277)

حائز أي ضمانة مسجلة أعلى مرتبة من ضمانة الدائن)، وهذا الشرط إلزامي ولا يجوز الاتفاق على استثنائه وذلك استناداً للفقرة (3) من المادة (4) من البروتوكول[1].

ونجد أن الفقرة (2) من المادة (9) من البروتوكول لم تتطرق إلى الضمانات أو الحقوق غير الرضائية غير المسجلة والتي تكتسب أولويتها بموجب إعلان تصدره الدولة المتعاقدة استناداً للمادة (39) من الاتفاقية، ويعود السبب في ذلك إلى أن أولوية هذه الحقوق والضمانات لا تُمنح من قبل الاتفاقية بل من قِبل قانون الدولة المعلنة والذي لا يكون مطبقاً في دولة متعاقدة أخرى إلا إلى المدى الذي تتيحه قواعد تنازع القوانين في تلك الدولة.

إذا توافرت جميع الشروط المنصوص عليها أعلاه، فإن الدائن يكون مخيراً باتباع أحد خيارين متاحان بموجب البروتوكول لممارسة تدابير شطب تسجيل الطائرة والتصدير والنقل المادي، يتعلق كل خيار بإعلان تصدره الدولة المتعاقدة، كما سنبين ذلك تالياً في الفرع الثاني.

الفرع الثاني

طرق تنفيذ تدابير الشطب والتصدير والنقل المادي

ينص البروتوكول على طريقين يمكن من خلالهما تنفيذ تدابير شطب الطائرة وتصديرها ونقلها المادي من الإقليم الذي توجد فيه، تعتمد كل منهما على إعلان تودعه الدولة المتعاقدة (دولة تسجيل الطائرة) استناداً إلى المادة ذات العلاقة بالآلية المطلوبة. وطرق تنفيذ التدابير هي كالآتي:

أولاً: الطـــــريق القضائـــــي

تنص الفقرة (6) من المادة (10) من البروتوكول على الأحكام الخاصة بالتدابير المتمثلة في شطب تسجيل الطائرة والعمل على تصديرها أو معداتها ونقلها المادي من الإقليم الذي توجد فيه عند لجوء الدائن إلى الطريق القضائي لتنفيذ هذه التدابير، وما يقع على عاتق سلطات تسجيل الطائرة من التزامات في مثل هذه الحالة، حيث تنص على أنه (***فيما يتعلق بالتدابير المذكورة في الفقرة (1) من المادة التاسعة:***

[1] تنص الفقرة على أنه (***يجوز للأطراف الاتفاق كتابة على استثناء تطبيق المادة الحادي عشرة، ويجوز لهم في علاقاتهم المتبادلة نقض أحكام هذا البروتوكول أو تغيير تأثيرها، باستثناء الفقرات من (2) إلى (4) من المادة التاسعة).***

أ. يجب أن تتيحها سلطة السجل والسلطات الإدارية الأخرى، في أي دولة متعاقدة، حسب الحالة، في غضون فترة أقصاها خمسة أيام عمل من تاريخ قيام الدائن بإبلاغ تلك السلطات بأنه تم منح التدابير المحددة في الفقرة (1) من المادة التاسعة، أو، في حالة التدبير الذي تمنحه محكمة أجنبية، أن يتم الاعتراف به من قبل محكمة في تلك الدولة المتعاقدة، وأن يكون للدائن الحق في هذه التدابير وفقاً للاتفاقية، و

ب. تتعاون السلطات المختصة على وجه السرعة مع الدائن وتساعده في مباشرة هذه التدابير وفقاً لقوانين ولوائح سلامة الطيران الواجبة التطبيق).

وفقاً لهذا النص، فإن الدائن المضمون الذي يرغب في تنفيذ أي من تدابير شطب تسجيل الطائرة والعمل على تصديرها أو معداتها ونقلها المادي من الإقليم الذي توجد فيه بموجب قرار قضائي عليه أن يحصل على الحق في ممارسة التدابير المؤقتة المستعجلة لحين الفصل النهائي المقررة في الفقرة (1) من المادة (13) من الاتفاقية بموجب قرار يصدر عن محكمة في الدولة المتعاقدة المسجلة فيها الطائرة، أو قرار يعادل ذلك بخصوص منح التدابير المؤقتة صادرٍ عن محكمة في دولة أجنبية إذا اعترفت محكمة الدولة المتعاقدة بهذا القرار حتى يتم تطبيقه في الدولة المتعاقدة (دولة التسجيل).

وعملاً، يجب أن يتضمن القرار القضائي الصادر بخصوص التدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي في المطالبة ما يفيد منح الدائن حيازة الطائرة أو المعدات أو حق السيطرة عليها، أو ما يفيد إزالة سيطرة المدين عليها.[1]

ولتفعيل الفقرة (6) من المادة (10) من البروتوكول فإن على الدائن إبلاغ سلطة التسجيل والسلطات الإدارية الأخرى[2] في الدولة المتعاقدة بأنه:

- قد تم منحه الحق في ممارسة التدابير المؤقتة بموجب المادة (1/13) من الاتفاقية، و
- أنه مخولٌ بالعمل على شطب تسجيل الطائرة والعمل على تصديرها أو معداتها ونقلها المادي من الإقليم الذي توجد فيه.

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (185)

[2] كمؤسسات الملاحة الجوية والمطارات، وذلك إذا دعت الحاجة.

وتكمن الغاية من اشتراط التبليغ في حث سلطات التسجيل المختصة في الدولة المتعاقدة على البدء في تنفيذ التدابير المطلوبة خلال فترة لا تتجاوز الخمسة أيام عملٍ دون أن تضطر إلى التحري عن الوقائع، بل تستند في ذلك فقط إلى التبليغ الذي يقوم به الدائن.[1]

إن حق الدائن في تنفيذ تدابير الشطب والتصدير والنقل المادي ينبثق من موافقة المدين المطلوبة في الفقرة (1) من المادة (9) من البروتوكول والتزام الدائن بأحكام الفقرتين (2) و (6) من المادة نفسها.

ويترتب على سلطات التسجيل، والسلطات الإدارية الأخرى، في الدولة المتعاقدة عند قيام الدائن بإبلاغها بقرار منحه الحق في تنفيذ التدابير، التزامان:

الأول: أن تعمل على إتاحة هذه التدابير للدائن خلال فترة أقصاها خمسة أيام عملٍ من تاريخ قيامه بإبلاغها بأنه تم منحه الحق في تنفيذ التدابير المحددة في الفقرة (1) من المادة التاسعة من البروتوكول. وتبدأ مدة الخمسة أيام من تاريخ استلام السلطات لهذا التبليغ وليس من تاريخ إرساله.[2]

الثاني: أن تتعاون - وعلى وجه السرعة - مع الدائن وتساعده في مباشرة هذه التدابير وفقاً لقوانين وتعليمات سلامة الطيران الواجبة التطبيق.

وفي جميع الأحوال، يجب أن لا يؤثر تطبيق الفقرة (6) من المادة (10) من البروتوكول على تشريعات وتعليمات سلامة الطيران.[3]

وتجدر الإشارة إلى أن أحكام المادة (10) من البروتوكول المتعلقة ب "تعديل الأحكام الخاصة بالتدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي" لا تطبق إلا إذا أصدرت الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (2) من المادة (30) من البروتوكول. وقد أودعت المملكة الأردنية الهاشمية إعلاناً بموجب الفقرة (2) من المادة (30) من البروتوكول على النحو السابق شرحه عند الحديث عن التدابير المؤقتة إلى حين الفصل النهائي في المبحث الأول من هذا الفصل.

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (451)
[2] المرجع السابق، ص (185)
[3] مثالها في الأردن؛ قانون الطيران المدني والأنظمة والتعليمات الصادرة بموجبه والمتعلقة بسلامة الطيران المدني.

ثانياً: الترخيص بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير غير القابل للإلغاء (IDERA)

تنظم المادة (13) من البروتوكول الأحكام الخاصة ب الترخيص غير القابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير (Irrevocable De-Registration and Export Request Authorization "IDERA")، حيث تمثل هذه المادة تطوراً كبيراً في عمليات التمويل في مجال الطيران. فلطالما واجه الدائن تحدياً كبيراً بعد استعادته حيازة الطائرة أو معداتها يتمثل في عدم قدرته على التصرف فيها ما دامت مسجلة في سجل الطائرات باسم المدين. فمعظم الأنظمة القانونية تشترط موافقة المدين على عملية شطب تسجيل الطائرة [1]، مما قد ينتج عنه قيام المدين بعرقلة سير الاجراءات إيذاءاً بالدائن، وذلك إذا تم طلب شطب التسجيل وفقاً للتشريعات والتعليمات الوطنية الخاصة بذلك.

لذلك كله جاءت المادة (13) من البروتوكول بمفهوم الترخيص غير القابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير، وذلك بنصها على أن:

(1. لا تنطبق أحكام هذه المادة إلا إذا أصدرت الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (1) من المادة الثلاثين.

2. إذا أصدر المدين ترخيصاً غير قابلٍ للإلغاء بطلب شطب التسجيل، وطلب تصدير حسب الشكل المرفق بهذا البروتوكول، وقدم هذا الترخيص إلى سلطة السجل لتسجيله، فيجب تسجيل ذلك الترخيص على هذا النحو.

3. يكون الشخص الذي تم إصدار الترخيص لصالحه (" الطرف المرخص له ") أو من يعينه بشكل معتمد، هو الشخص الوحيد الذي يحق له مباشرة التدابير المحددة في الفقرة (1) من المادة التاسعة، ولا يجوز له أن يقوم بذلك إلا وفقاً للترخيص وقوانين وأنظمة سلامة الطيران المطبقة.

ولا يجوز للمدين إلغاء هذا الترخيص بدون موافقة مكتوبة من الطرف المرخص له. ويجب على سلطة السجل أن تشطب أي ترخيص من السجل بناءً على طلب الطرف المرخص له.

---

[1] وهذه هي الحال في المملكة الأردنية الهاشمية، حيث تشترط المادة (47) من الجزء (47) من تعليمات الطيران المدني على مقدم طلب شطب تسجيل الطائرة تزويد الهيئة بموافقة حائز أي حق على الطائرة على شطب تسجيلها من السجل الوطني.

4. تتعاون سلطة السجل والسلطات الإدارية الأخرى في الدول المتعاقدة على وجه السرعة مع الطرف المرخص له وتساعده في مباشرة التدابير المحددة في المادة التاسعة).

ولا تطبق أحكام هذه المادة إلا إذا أصدرت الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (1) من المادة (30) من البروتوكول والتي تنص على أن (***لأي دولة متعاقدة أن تعلن عند التصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه، أنها لن تطبق أي مادة أو أكثر من المواد الثامنة والثانية عشرة والثالثة عشرة من هذا البروتوكول***).

وقد أصدرت المملكة الأردنية الهاشمية إعلاناً بموجب هذه الفقرة بأنها ستطبق المادة (13) من البروتوكول.[1]

تنص الفقرة (1) من المادة (13) على تقديم الترخيص غير القابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير (IDERA) الصادر عن المدين حسب النموذج المعتمد في البروتوكول إلى سلطة السجل[2] وتسجيله لديها. وهذا الإجراء مرتبطٌ بالتدبير المتاح للدائن بموجب الفقرة (1) من المادة (9) من البروتوكول المتمثل بشطب تسجيل الطائرة وتصديرها.

ولا يشترط لإمكانية تنفيذ هذا التدبير حيازة الطائرة من قبل الدائن، فالترخيص غير القابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير (IDERA) هو تخويل من المدين يُقدَم لدى سلطة التسجيل المختصة للقيام بما يلي:

1. الإقرار بأن الشخص الذي أَصدر الترخيص لصالحه "الدائن" (الطرف المرخص له)[3]، أو الشخص الذي يعتمده هذا الطرف نائباً عنه، هو الشخص الوحيد المخول بشطب تسجيل الطائرة من سجل الطائرات في سلطة التسجيل وتصديرها ونقلها المادي من دولة التسجيل لغايات السماح بإعادة تسجيلها في دولة أخرى يختارها الطرف المرخص له أو نائبه، و

---

[1] الإعلان رقم (5) من الإعلانات بموجب البروتوكول (إعلان بموجب الفقرة (1) من المادة الثلاثين فيما يتعلق بالمادة الثالثة عشرة: " ***تعلن المملكة الأردنية الهاشمية أنها ستطبق المادة الثالثة عشر*** ")

[2] يعرف البند (س) من الفقرة (2) من المادة (1) من البروتوكول "**سلطة السجل**" بانها (***تعنى السلطة الوطنية أو سلطة تسجيل العلامات المشتركة التي تحفظ سجل الطائرات في دولة متعاقدة والمسؤولة عن تسجيل وشطب تسجيل الطائرات وفقاً لاتفاقية شيكاغو***). وهذه السلطة في الأردن هي هيئة تنظيم الطيران المدني.

[3] يعرف البند (و) من الفقرة (2) من المادة (1) من بروتوكول الطائرات " **الطرف المرخص له** " بأنه (***يعني الطرف المشار إليه في الفقرة (3) من المادة الثالثة عشرة***).

2. التأكيد على أن للطرف المرخص له أو نائبه أن يمارس تدابير الشطب والتصدير والنقل المادى على النحو المبين أعلاه بموجب طلب خطي منه دون الحاجة إلى موافقة المدين، و

3. تسجيل الترخيص غير القابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير (IDERA) لدى سلطة التسجيل المختصة.

وبذلك، فإن المادة (13) تتضمن أولى الخطوات نحو تحقيق تنفيذ تدابير الشطب والتصدير والنقل المادي عن طريق الترخيص غير القابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير (IDERA)، وذلك من خلال تسجيل الترخيص لدى سلطة التسجيل المختصة في الدولة المتعاقدة.

إن تسجيل الترخيص غير القابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير (IDERA)، مشفوعاً بشهادة تفيد بأن الضمانات المسجلة التي لها أولوية على ضمانات الدائن الذي صدر لصالحه الترخيص قد تم تأديتها أو أن حائزي هذه الضمانات قد وافقوا على الشطب والتصدير، يُرتِب واجباً على عاتق سلطة التسجيل المختصة في الدولة المتعاقدة في تلبية طلب شطب التسجيل والتصدير المقدم من الطرف المرخص له، وذلك استناداً للفقرة (5) من المادة (9) البروتوكول التي تنص على أن (***على سلطة السجل في الدولة المتعاقدة أن تلبي طلب شطب التسجيل والتصدير في الحالتين التاليتين مع مراعاة قوانين ولوائح السلامة المطبقة:***

أ. أن يكون الطلب مقدماً على النحو السليم من الطرف المرخص له بذلك بموجب ترخيص مسجل وغير قابل للالغاء بتقديم طلب الشطب والتصدير، و

ب. أن يقدم الطرف المرخص له إلى سلطة التسجيل شهادة بأن الضمانات المسجلة التي لها أولوية على ضمانات الدائن الذي صدر لصالحه الترخيص قد تم تأديتها أو أن حائزي هذه الضمانات قد وافقوا على الشطب والتصدير).

يتبين من أحكام البروتوكول عدم وجود ما يجبر المدين على إصدار ترخيص غير قابلٍ للإلغاء بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير (IDERA) لصالح دائنه، ولهذا السبب يقوم الدائن عادةً بطلب الترخيص من المدين ابتداءً كجزء من وثائق العملية التجارية. فإذا فشل الدائن في الحصول

على هذا الترخيص فعليه اللجوء إلى تنفيذ عملية شطب تسجيل الطائرة وفقاً لمتطلبات القانون الواجب التطبيق.[1]

كما يُفهم من المادة (13) من البروتوكول أن الدائن يبدأ في الإجراء المؤدي إلى استخدام الترخيص على إثر إخلال المدين بالتزاماته حسب أحكام المادة (11) من الاتفاقية.

وإذا كان الدائن دائناً مضموناً بموجب عقد ضمان فعليه أن يقدم كتابةً إشعاراً مسبقاً بوقت معقول للأشخاص المعنيين لإعلامهم برغبته في شطب تسجيل الطائرة وتصديرها ونقلها المادي، وهذا ما تنص عليه الفقرة (6) من المادة (9) من البروتوكول بأن (***الدائن المضمون الذي يعتزم إجراء الشطب والتصدير بموجب الفقرة (1) بدون أمر قضائي يجب أن يقدم كتابة إشعاراً مسبقاً معقولاً باقتراح الشطب والتصدير إلى:***

أ. الأشخاص المعنيين المحددين في الفقرة الفرعية (م) من الفقرة (1) والفقرة (2) من المادة (1) من الاتفاقية، و

ب. الأشخاص المعنيين المحددين في الفقرة الفرعية (م) من الفقرة (3) من المادة (1) من الاتفاقية الذين قدموا إشعاراً بحقوقهم إلى الدائن المضمون في غضون مدة معقولة قبل الشطب والتصدير).

وهذا المتطلب لا يُشترط في حالة الدائن الذي يختار اتباع الطريق القضائي لتنفيذ تدابير الشطب والتصدير والنقل المادي، وبالتالي ليس عليه مراعاة الشروط الواردة في هذه الفقرة، ذلك أن المحكمة التي تنظر في طلب تنفيذ أحد التدابير المنصوص عليها في الفقرة (1) من المادة (13) من الاتفاقية وتطبيق الفقرة (6) من المادة (10) من البروتوكول تستطيع أن تفرض - من تلقاء نفسها – على الدائن القيام بإشعار الأشخاص المعنيين استناداً للفقرة (3) من المادة (13) التي تنص على أنه (***قبل إصدار أي أمر بموجب الفقرة (1)، يجوز للمحكمة أن تفرض إعطاء إشعار بالطلب لأي من الأشخاص المعنيين***).

علاوة على ذلك، تُطبق الفقرة (6) من المادة (9) من البروتوكول، فيما يخص تقديم الإشعار المسبق، بالنسبة للدائن الذي يختار اتباع طريق الترخيص غير القابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (186)

وطلب التصدير (IDERA) فقط إذا كان دائناً مضموناً بموجب عقد ضمان وبتطبيق الشروط المنصوص عليها في الفقرة (4) من المادة (8) من الاتفاقية [1] فيما يخص البيع أو التأجير المرتقبين من قبل الدائن المضمون.

كما لا يُشترط هذا المتطلب في حالة البائع بشرط أو المؤجر، نظراً إلى أن هذه الحالة لا تخضع للنظام المنصوص عليه في الفقرة (3) من المادة (8) من الاتفاقية فيما يتعلق بتنفيذ التدابير بطريقة معقولة تجارياً، كون المالك بصفته دائناً في علاقته مع المشتري بشرط أو المستأجر يمارس حقه في السيطرة على ملكه الخاص.

ويجب أن يحدد الترخيص بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير (IDERA)، والذي لا يمكن إلغاؤه إلا بموافقة خطية من الطرف المرخص له، الطائرة أو الهيليكوبتر باسم الجهة الصانعة والنوع والرقم التسلسلي.

ويتمثل أثر إصدار الترخيص غير القابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير (IDERA) في أنه ليس بإمكان أي شخص غير الطرف المرخص له أو من ينوب عنه أن يمارس تدابير الشطب والتصدير والنقل المادي وفقاً للفقرة (3) من المادة (13) من البروتوكول، ويترتب على ذلك أن المحال إليه ضمانة من الدائن لا يستطيع أن يمارس أي من هذه التدابير إلا إذا تم تفويضه من قبل الدائن "الطرف المرخص له" لينوب عنه لهذه الغاية. كما يترتب على ذلك أيضاً عدم إمكانية وجود أكثر من ترخيص (IDERA) واحد فقط فيما يخص طائرة معينة في الوقت نفسه.

ونظراً إلى أن الدائن هو الطرف المخول بطلب شطب تسجيل الطائرة وتصديرها، وأن نموذج الترخيص (IDERA) المحدد في البروتوكول ينص على أن الدائن هو الطرف المرخص له، فإنه من المستغرب أن تشير الفقرة (3) من المادة (13) والفقرة (5) من المادة (9) من البروتوكول إلى "الطرف المرخص له" عوضاً عن الإشارة إلى "الدائن". وإن دل ذلك على شيء فإنما يدل على

---

[1] تنص الفقرة على أن (*على أي دائن مضمون يعتزم بيع أو تأجير معدات بموجب الفقرة (1) أن يعطي كتابة إشعاراً مسبقاً على وجه معقول بالبيع أو التأجير المرتقب الى:*
أ . الأشخاص المعنيين المحددين في الفقرة الفرعية (م) من الفقرتين (1) و (2) من المادة (1)، و
ب. الاشخاص المعنيين المحددين في الفقرة الفرعية (م) من الفقرة (3) من المادة (1) والذين أعطوا الدائن المضمون إشعاراً بحقوقهم خلال مهلة معقولة قبل البيع أو التأجير).

أن مصطلح "الطرف المرخص له" لا يشمل المحال إليه، حيث أن نموذج الترخيص (IDERA) يشير إلى " الطرف المرخص له، أو الشخص الذي تصدر له شهادة بأنه معين من جانبه".[1]

يترتب على تطبيق المادة (13) من البروتوكول وتسجيل الترخيص (IDERA) الصادر عن المدين عدة أمور:

أولاً: أن ذلك يلبي أحد الشروط الضرورية لتفعيل الالتزام المترتب على سلطة التسجيل المختصة في الدولة المتعاقدة بتلبية طلب شطب تسجيل الطائرة وتصديرها (المادة 5/9/أ بروتوكول).

ثانياً: يجب على سلطة التسجيل المختصة والسلطات الإدارية الأخرى في الدولة المتعاقدة أن تتعاون – على وجه السرعة – وتساعد الطرف المرخص له في تنفيذ التدابير المحددة في المادة (9) من البروتوكول، بما في ذلك تطبيق الاجراءات المنصوص عليها في المادة (13) من الاتفاقية بخصوص التدابير المؤقتة لحين الفصل النهائي في المطالبة.

ثالثاً: سواء تم تسجيل الترخيص الصادر عن المدين استناداً لأحكام المادة (13) من البروتوكول أو بأي طريقة أخرى، يجب على سلطة التسجيل المختصة تلبية طلب الترخيص (IDERA) إذا تحققت جميع الشروط الواردة في الفقرة (5) من المادة (9) من البروتوكول. ويتم ذلك حتى لو كان النظام القانوني العام في الدولة المتعاقدة التي توجد فيها سلطة التسجيل لا يعترف بمبدأ عدم قابلية الترخيص (الوكالة) للإلغاء، أو ينص على حالات يمكن إلغاؤه فيها.

وكنتيجة لذلك، لا يمكن لسلطة التسجيل أن تفرض متطلبات إضافية، كموافقات إضافية من قِبل المدين، كما لا يجوز لها أن تتذرع بوجود حقٍ للدولة في التحفظ على المعدات أو احتجازها بموجب إعلان تصدره الدولة وفقاً للمادة (1/39/ب) من الاتفاقية كسبب لرفض شطب التسجيل، على الرغم من أن التحفظ على الطائرة أو معداتها إذا وجدت في الدولة المتعاقدة المعلنة بحد ذاته سيحول دون تصديرها للخارج.

ويتلاقى مفهوم الترخيص (IDERA) مع مفهوم الوكالة غير القابلة للعزل في القانون الأردني، ويتضح ذلك من نص المادة (863) من القانون المدني التي تنص على أن (***للموكل أن يعزل وكيله***

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (187)

متى أراد إلا إذا تعلق بالوكالة حق للغير أو كانت قد صدرت لصالح الوكيل فـإنه لا يجوز للموكل أن ينـهيها أو يقيدها دون موافقة من صدرت لصالحه).

فإذا صدرت الوكالة غير القابلة للعزل لصالح الوكيل وتعلق حقه بها بما يتفق ونص المادة (863) من القانون المدني فلا يجوز عزله عنها . وهذا يماثل حالة الترخيص غير القابل للعزل (IDERA) الصادر عن المدين (الموكل) لصالح دائنه "الطرف المرخص له" (الوكيل) والذي يوكله فيها بشطب تسجيل الطائرة وتصديرها والتي يتعلق حقه بها.

وفي جميع الأحوال، فإن تنفيذ الترخيص (IDERA) يجب أن يتم مع مراعاة أحكام ومتطلبات قوانين وأنظمة سلامة الطيران المعمول بها (الفقرة (3) من المادة (13) من البروتوكول) والتي تطبق عادة في حالات تصدير الطائرة ونقلها المادي وليس على شطب تسجيلها.

وكما هي الحال في الطريق القضائي لتنفيذ تدابير الشطب والتصدير والنقل المادي، فإن طريق الترخيص غير القابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل وطلب التصدير (IDERA) يعتمد على الوثائق فقط وذلك بغية إعفاء سلطة التسجيل من عبء تحري الوقائع الأخرى.

ويبقى التساؤل فيما يخص فاعلية تدابير شطب تسجيل الطائرة وتصديرها أو معداتها ونقلها المادي إذا كانت الطائرة مسجلة في دولة غير متعاقدة وكان الدائن موجوداً في دولة متعاقدة، فمن الواضح أنه في مثل هذه الحالة يكون شطب تسجيل الطائرة وتصديرها ونقلها المادي خارج الدولة التي تكون فيها خاضعاً للتشريعات والتعليمات الوطنية لدولة تسجيل الطائرة والتي لا تتضمن تطبيقاً لأحكام اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات.

إضافة إلى ذلك، إذا كانت عملية شطب تسجيل الطائرة تحكمها الاتفاقية، فإنه في الواقع العملي تبقى هناك متطلبات محلية للدولة المتعاقدة قد تعيق هذه العملية. فقد تطلب سلطة الطيران المحلية تزويدها بموافقات أو تلبية متطلبات معينة، فعلى سبيل المثال، تطلب هيئة تنظيم الطيران المدني الأردني أن يكون الترخيص (IDERA) الصادر عن المشغلين الجويين الأردنيين لصالح أي طرف مرخص له مصادق عليه من الكاتب العدل الأردني أصولياً حتى تتمكن من السير في إجراءات شطب

تمييز حقوق رقم (2000/1296) هيئة خماسية تاريخ 2000/9/21، منشورات مركز عدالة للمعلومات القانونية 2014.

Official Commentary: مرجع سابق، ص (188)

تسجيل الطائرة إذا طلب الطرف المرخص له ذلك. كما تطلب أن يتم تسديد الرسوم المتحققة على شطب تسجيل الطائرة بموجب نظام رسوم الطيران المدني نافذ المفعول.

تجب الإشارة إلى أنه على الدائن المنفذ لأي من التدابير المتاحة بموجب الاتفاقية أو البروتوكول أن يراعي قواعد الأولوية. فالدائن المضمون الراغب في تنفيذ تدبير بيع المعدات عليه أن يقوم بالبيع مثقلاً بالضمانة الأعلى مرتبة أو الحصول على موافقة الدائن الأعلى مرتبة منه (حائز الضمانة الأعلى مرتبة) على البيع محرراً من الضمانة ذات الأولوية، والوفاء بقيمة الدين الأعلى مرتبة من عوائد البيع إذا طلب ذلك الدائن الأعلى مرتبة.

والشيء نفسه ينطبق في حالة وجود حقوق أو ضمانات غير رضائية مسجلة بموجب المادة (40) من الاتفاقية ويكون لها أولوية على مطالبة الدائن المنفذ.

وفيما يتعلق بالحقوق والضمانات غير الرضائية غير القابلة للتسجيل المشمولة بموجب إعلان وفقاً للمادة (39) من الاتفاقية فالوضع أكثر تعقيداً نظراً إلى الحاجة إلى توافر الشروط التي تتحقق فيها الأولوية والوقت الذي تتحقق فيه هذه الأولوية، كون هذه المسائل لا تحكمها الاتفاقية بل يحكمها قانون الدولة المتعاقدة مُصدرة الإعلان.

وفي حالة قيام الدائن بتصدير الطائرة أو معداتها إلى دولة متعاقدة أخرى فلا تتأثر الضمانات المسجلة ذات المرتبة الأعلى بذلك. بينما إذا تم إعادة تسجيل الطائرة وتصديرها في دولة غير متعاقدة، فإن محاكم تلك الدولة يكون لها الحرية في أن تقضي بأن أي بيع أو أي تعامل آخر فيما يخص الطائرة يُقدَم على أي حقوق الدائنين أعلى مرتبةً بموجب قانون الدولة إذا كان هو القانون الواجب التطبيق استناداً لقواعد تنازع القوانين.[1]

وبالرغم من ذلك، فإنه سواء أكانت الطائرة سيتم تصديرها إلى دولة متعاقدة أو إلى دولة غير متعاقدة، فإن التزامات الدائن المُنفِذ المنصوص عليها في البروتوكول تبقى قائمةً، ألا وهي:

- تقديم إشعار كتابياً مسبقاً بشطب تسجيل الطائرة وتصديرها للأشخاص المعنيين (الفقرة (6) من المادة (9) من البروتوكول)، و

[1] المرجع السابق، ص (188)

- الحصول على موافقة حائزي الضمانات المسجلة التي لها أولوية على ضماناته على الشطب والتصدير أو تأدية الديون المستحقة لهؤلاء الحائزين (الفقرة (5/ب) من المادة (9) من البروتوكول).

المطلب الثاني

التدابير المتاحة في حالة إعسار المدين

قد يلجأ الدائن المضمون في بعض الحالات إلى تنفيذ التدابير المتاحة له في حالة إعسار المدين الضامن، وهذا قد يكون صعباً لأن العديد من الأنظمة القانونية تميل إلى فرض قيودٍ وتجميدٍ إلزامي لتنفيذ التدابير من قِبل الدائنين المضمونين في مثل هذه الظروف. فالقدرة على تنفيذ التدابير قد تعتمد على نوعية إجراءات الإعسار التي تتعلق بالمدين.

ففي بعض الأنظمة القانونية، تقتضي الأحكام المتعلقة بالإفلاس أو الإعسار المدني تجميد جميع ممتلكات المدين المعسر، وتوقِف تلقائياً أي تصرفٍ بالمعدات محل الضمانات من قبل الدائنين المضمونين. وهذا هو الحال في القانون الأردني، حيث يجيز القانون المدني لأي دائن أن يحصل على أمر من دائرة التنفيذ بحجز جميع أموال المدين – عدا ما لا يجوز حجزه قانوناً[1] – وذلك في حالة الحكم بالحجر على المدين المفلس (الإعسار المدني)[2]. كما يترتب على الحكم بشهر إفلاس المدين تخلي المُفلس لوكلاء التفليسة عن إدارة جميع أمواله، ولا يجوز له أن يبيع شيئاً من أمواله[3].

وترتكز القيود التي تُنشئها تشريعات الإعسار أو الإفلاس في الغالب إلى عدد من السياسات؛ كالسعي إلى ترسيخ المساواة بين الدائنين خلال إعسار المدين، وإنقاذ الشركة كمنشأة عاملة، وحماية الاقتصاد والوظائف. وقد تؤدي هذه القيود إلى إضعاف قوة الضمانات بشكل كبير؛ فالدائن المضمون يكون أحوج ما يكون لتنفيذ التدابير المتاحة له عند إعسار مدينه.

وقد تستغرق إجراءات إعسار المدين وقتاً طويلاً لا يستطيع المدين المُعسر خلاله أن يقوم بإجراء الصيانة اللازمة لإدامة صلاحية الطائرة أو معداتها على الوجه اللازم، مما قد يؤدي إلى تلفها

---

[1] بموجب أحكام قانون التنفيذ الأردني

[2] الفقرة (2) من المادة (376) من القانون المدني

[3] المادة (327) من قانون التجارة.

ونقصان قيمتها، لا سيما مع عدم استطاعة الدائن المضمون من استعادة حيازتها بسبب القيود التي تفرضها التشريعات على النحو المبين سابقاً.

ولمعالجة هذه المسائل، جاء البروتوكول في المادة (11) منه بمجموعة من القواعد الخاصة المتعلقة بالطائرة أو معداتها تشكل نظامَ إعسارٍ خاصٍ يحكم حقوق الدائنين المضمونين عند إعسار مدينيهم. وتهدف هذه القواعد إلى تعزيز موقف الدائن في مواجهة مدير إجراءات الإعسار أو المدين في حالة حصول أي حدث متعلق بالإعسار، يستطيع الدائن بموجبها إما حيازة الطائرة أو المعدات محل الضمانة أو أن يعمل مدير إجراءات الإعسار أو المدين على معالجة جميع الإخلالات السابقة والتعهد بالوفاء بالالتزامات المستقبلية.

ولا تطبق أحكام المادة (11) من البروتوكول إلا إذا أصدرت الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (3) من المادة (30) من البروتوكول، والتي تنص على أنه (***لأي دولة متعاقدة أن تعلن في وقت التصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام إليه أنها سوف تطبق كلياً البديل (أ) أو أنها سوف تطبق كلياً البديل (ب) من المادة الحادية عشرة، وإذا أعلنت ذلك فعليها أن تحدد أنواع إجراءات الإعسار، إن وجدت، التي ستطبق عليها البديل (أ) وأنواع إجراءات الإعسار، إن وجدت، التي ستطبق عليها البديل (ب). وعلى الدولة التي تصدر إعلاناً بموجب هذه الفقرة أن تحدد المدة المطلوبة في المادة الحادية عشرة***).

بموجب هذه الفقرة، تستطيع الدولة المتعاقدة أن تعلن أنها ستطبق أيٍ من البديلين (أ)، و (ب) المنصوص عليهما في المادة (11) من البروتوكول وذلك في حالة إعسار المدين. وقد لا تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب هذه الفقرة إطلاقاً، وفي هذه الحالة يستمر تطبيق تشريعاتها الوطنية المتعلقة بالإعسار أو الإفلاس.

وفي الحالات التي تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (3)، يتيح البروتوكول للمتعاقدين الاتفاق كتابةً على استثناء تطبيق المادة (11) من البروتوكول كلياً وذلك استناداً لنص

Saidova: مرجع سابق، ص (283)

تعدل هذه المادة الفقرة (3) من المادة (30) من الاتفاقية والتي تنص على أنه (***ليس في هذه المادة ما يؤثر على ما يلي:***
أ. أي قواعد قانونية مطبقة في إجراءات الإعسار وتتعلق بإبطال أي عملية، سواء لأنها تمنح تفضيلاً أو لأنها تشكل نقلاً لحقوق الدائنين عن طريق الغش.
ب. أي قواعد إجرائية تتعلق بإنفاذ حقوق ملكية خاضعة لرقابة أو إشراف مدير إجراءات الإعسار).

تنص الفقرة (1) من المادة (11) من البروتوكول على أنه (***لا تسري هذه المادة إلا إذا أصدرت الدولة المتعاقدة التي تمثل الاختصاص الأولي في حالة الإعسار إعلاناً بموجب الفقرة (3) من المادة الثلاثين***)

الفقرة (3) من المادة (4) من البروتوكول التي تنص على أنه (***يجوز للأطراف الاتفاق كتابةً على استثناء تطبيق المادة الحادي عشرة، ويجوز لهم في علاقاتهم المتبادلة نقض أحكام هذا البروتوكول أو تغيير تأثيرها، باستثناء الفقرات من (2) إلى (4) من المادة التاسعة***).

وليس باستطاعة الأطراف المتعاقدة بموجب هذه الفقرة الاتفاق على تغيير تأثير أحكام المادة (11) من البروتوكول بل لهم فقط الاتفاق على استثنائها كلياً، وإلا فعليهم تطبيق أحكام البديل الذي تعلن الدولة المتعاقدة أنها ستطبقه. ويعود السبب في ذلك إلى أن مسألة اختيار أيٍ من البديلين تعود للدولة المتعاقدة، صاحبة الاختصاص الرئيس في إعسار المدين [1]، وليس الأطراف المتعاقدة، ولا تستطيع الدولة المتعاقدة أن تختار جزءاً من البديل (أ) أو (ب) بل عليها أن تختار تطبيق أي من البديلين بشكل كامل أو أن لا تصدر إعلاناً على الإطلاق.[2]

وسندرس تالياً كلاً من البديل (أ) والبديل (ب) في فرعين على التوالي.

الفرع الأول

البديـــــل (أ)

قد تُصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (3) من المادة (30) من البروتوكول بأنها ستطبق البديل (أ) الوارد في المادة (11) من البروتوكول فيما يخص تدابير رد الحقوق في حالة إعسار المدين الضامن. وقد أصدرت المملكة الأردنية الهاشمية إعلاناً بأنها ستطبق البديل (أ) كاملاً على جميع أنواع إجراءات الإعسار بالنص التالي:

(***تعلن المملكة الأردنية الهاشمية أنها ستطبق البديل (أ) كاملاً الوارد في المادة الحادية عشرة على جميع أنواع إجراءات الإعسار وجميع الأحداث المتعلقة بالإعسار، وأن فترة الانتظار لغايات الفقرة (3) من المادة الحادية عشرة من ذلك البديل ستكون ستين (60) يوماً تقويمياً***).

ويعتبر البديل (أ) هو النص "الصعب" أو "المستند إلى القواعد"، وهو معدٌ بشكل خاص لتلبية متطلبات التمويل المُنظَم المتقدم بما في ذلك أنظمة تمويل أسواق رأس المال الدولية.

---

[1] يعرف البروتوكول "**الاختصاص الرئيسي بالاعسار**" في البند (ن) من الفقرة (2) من المادة (1) منه بأنه (***يعني الدولة المتعاقدة التي يوجد بها مركز المصالح الرئيسية للمدين، والتي تعتبر لهذا الغرض مكان المقر القانوني للمدين، ما لم يثبت خلاف ذلك أو إن لم يكن له وجود، المكان الذي تأسس فيه المدين أو نشأ فيه***).

[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (441)

وينص البديل (أ) الوارد في المادة (11) من البروتوكول على ما يلي:

(2. عند وقوع حدث متعلق بالإعسار، يجب على مدير إجراءات الإعسار أو المدين، حسب الحالة، ومع مراعاة الفقرة (7)، أن يعطي حيازة معدات الطائرة إلى الدائن في موعد أقصاه أول الموعدين التاليين:

أ. نهاية فترة الانتظار،

ب. التاريخ الذي يحق فيه للدائن أن يكتسب حيازة معدات الطائرة إذا لم تنطبق هذه المادة.

3. لأغراض هذه المادة تكون "فترة الانتظار" هي الفترة المحددة في إعلان من الدولة المتعاقدة التي تمثل الاختصاص الأولي في حالة الإعسار.

4. الإشارات في هذه المادة إلى "مدير اجراءات الاعسار" هي إشارات إلى ذلك الشخص بصفته الرسمية لا الشخصية.

5. إذا لم تتح للدائن فرصة اكتساب الحيازة بمقتضى الفقرة (2) وحتى ذلك الوقت:

أ. يجب على مدير إجراءات الإعسار أو المدين، حسب الحالة، أن يحفظ معدات الطائرة ويصونها هي وقيمتها وفقاً للعقد، و

ب. يحق للدائن أن يطلب أي أشكال أخرى من التدابيرالمؤقتة المتاحة بموجب القانون واجب التطبيق.

6. لا تحول الفقرة الفرعية (أ) من الفقرة السابقة دون استخدام معدات الطائرة في إطار ترتيبات تهدف إلى الحفاظ على معدات الطائرة وصيانتها وحفظ قيمتها.

7. لمدير اجراءات الاعسار أو المدين، حسب الحالة، الاحتفاظ بحيازة معدات الطائرة في حالة وفائه، بحلول الوقت المحدد في الفقرة (2) بجميع التزاماته باستثناء الالتزام المترتب على بدء إجراءات الاعسار وموافقته على أداء كل الالتزامات المستقبلية بموجب العقد، ولا تنطبق فترة انتظار ثانية فيما يتعلق بالإخلال بأداء هذه الالتزامات المستقبلية.

8. فيما يتعلق بالتدابير المذكورة في الفقرة (1) من المادة التاسعة:

أ. يجب أن تتيحها سلطة التسجيل والسلطات الإدارية في أي دولة متعاقدة، حسب الحالة، في غضون فترة أقصاها خمسة أيام عمل من تاريخ قيام الدائن بإبلاغ تلك السلطات بأن له الحق في هذه التدابير وفقاً للاتفاقية، و

ب. تتعاون السلطات المختصة على وجه السرعة مع الدائن وتساعده في ممارسة هذه التدابير وفقاً لقوانين ولوائح سلامة الطيران الواجبة التطبيق.

9. لا يجوز منع ممارسة التدابير التي تسمح بها الاتفاقية أو هذا البروتوكول أو تأخيرها إلى ما بعد الموعد المحدد في الفقرة (2).

10. لا يجوز تعديل أي التزامات للمدين بموجب العقد دون موافقة الدائن.

11. لا يجوز تفسير أي شيء في الفقرة السابقة على أنه يؤثر على سلطة مدير اجراءات الاعسار بموجب القانون واجب التطبيق لانهاء العقد، إن وجدت مثل هذه السلطة.

12. لا يجوز في إجراءات الإعسار إعطاء أولوية لأي حقوق أو ضمانات على ضمانات مسجلة، باستثناء الحقوق أو الضمانات غير الرضائية من فئة يشملها إعلان بموجب الفقرة (1) من المادة (39).

13. تسري الاتفاقية حسبما عُدلت بموجب المادة التاسعة من هذه البروتوكول على ممارسة أي تدابير بموجب هذه المادة).

تفرض الفقرتان (2) و (7) من المادة أعلاه على مدير إجراءات الإعسار أو المدين، حسب الحالة، إما أن يعطي حيازة الطائرة أو معداتها إلى الدائن في نهاية فترة الانتظار المحددة في الإعلان الذي تصدره الدولة المتعاقدة أو في التاريخ الذي يصبح فيه الدائن مخولاً بالحيازة أيهما أسبق، أو أن يفيَ بجميع التزاماته في أيٍ من هذين الموعدين، باستثناء الالتزام المترتب على بدء إجراءات الإعسار، وأن يوافق على أداء جميع الالتزامات المستقبلية المترتبة عليه بموجب العقد المنشئ للضمانة الدولية، والتي تشمل الالتزامات المترتبة بموجب وثائق أخرى في العملية التجارية كاتفاقية القرض على سبيل المثال والمشار إليها في العقد.

فإذا لم يقم مدير إجراءات الإعسار أو المدين بتمكين الدائن من حيازة الطائرة أو معداتها على النحو آنف الذكر، أو لم يقم بالوفاء بالتزاماته المنصوص عليها في البديل (أ)، يستطيع الدائن في هذه الحالات أن يتقدم بطلب إلى المحكمة المختصة للحصول على قرار قضائي بإلزام مدير إجراءات الإعسار أو المدين – حسب الحالة - منحه حيازة الطائرة أو معداتها.

ويتطلب البديل (أ) التزاماً تاماً بالمواعيد المحددة فيه، بحيث يحظُر على المحكمة تمديد أي من هذه المواعيد للوفاء بأي من الالتزامات.[1]

وبالتمعن في الفقرة (2) من البديل (أ) تبرز المسائل التالية:

"الحدث المتعلق بالإعسار"

وهو حدثٌ يُفعِل التدابير المتاحة للدائن في حالة إعسار مدينه الضامن أو إفلاسه وفقاً للبدائل التي تنص عليها المادة (11).

ويعرفه البروتوكول في البند (م) من الفقرة (2) من المادة الأولى منه بأنه (***يعني:***

1. بدء إجراءات الإعسار، أو

2. النية المعلنة لوقف الدفع أو وقفه الفعلي من جانب المدين عندما يمنع القانون أو إجراء من الدولة أو يوقف حق الدائن في الشروع في إجراءات الإعسار إزاء المدين أو في تنفيذ التدابير المتاحة بموجب الاتفاقية).

ويقدم التعريف خياران؛ أولهما الشروع التقليدي بإجراءات الإعسار أو الإفلاس. وثانيهما هو إعلان المدين نيته بوقف الدفع أو أن يوقفه فعلاً وذلك في الحالات التي يُمنع الدائن من مباشرة إجراءات الإعسار أو تنفيذ التدابير المتاحة له بحق مدينه بموجب قانون أو إجراء من قبل الدولة.

ففي الخيار الأول، فإن بدء إجراءات الإعسار هو الوقت الذي تعتبر فيه إجراءات الإعسار قد بدأت بموجب قانون الإعسار المطبق.[2]

---

[1] وذلك استناداً للفقرة (9) من نص البديل (أ).
[2] تعريف "**بدء إجراءات الإعسار**" حسب الفقرة (د) من المادة الأولى من الاتفاقية.

ويكمن القصد من النص على الخيار الثاني في تحديد بداية الفترة في البديلين المنصوص عليهما في المادة (11) في الحالات التي توجد فيها مشاكل مالية أو قانون أو إجراء من جهة الدولة يحول دون تطبيق التدابير المتاحة بموجب الاتفاقية. وإذا لم يدخل القانون الذي يمنع أو يوقف الشروع بإجراءات الإعسار حيز النفاذ ولم تتخذ الدولة إجراءً في الوقت الذي قام المدين بإعلان نيته بالتوقف عن الدفع، فيعتبر هذا الإعلان حدث متعلق بالإعسار عند دخول القانون حيز النفاذ أو عند اتخاذ الدولة للإجراءات اللازمة.[1]

وقد تمت الإشارة سابقاً إلى أن المشرع الأردني قد ميَز بين الإفلاس التجاري والإعسار المدني، وقد اعتد بمعيار التوقف عن دفع الديون التجارية المستحقة على التاجر من أجل شهر إفلاسه[2]، واعتد في الإعسار المدني بمعيار عدم كفاية أموال المدين للوفاء بديونه[3].

وبذلك فإن طلب المدين الضامن من المحكمة المختصة صلحاً واقياً من الإفلاس وفقاً لأحكام القانون الأردني يُعد حدثاً متعلقاً بالإعسار لغايات تفعيل التدابير المنصوص عليها في المادة (11) من البروتوكول.

حيث تنص المادة (290) من قانون التجارة على أنه (***يحق لكل تاجر قبل توقفه عن الوفاء أو في خلال الأيام العشرة التي تلي هذا التوقف أن يتقدم إلى المحكمة البدائية في المنطقة التي يكون فيها مركزه الرئيسي ويطلب إليها أن تدعوا دائنيه ليعرض عليهم صلحاً واقياً من الإفلاس***). فتقديم التاجر لطلب الصلح الواقي من الإفلاس للمحكمة قبل توقفه عن الوفاء يعد نية معلنة من قبله لوقف الدفع يحق للدائن على إثرها اللجوء إلى تنفيذ تدابير رد الحقوق المتاحة في المادة (11).

"مدير إجراءات الإعسار أو المدين، حسب الحالة"

إن "عبارة مدير إجراءات الإعسار أو المدين"، حسب الحالة، تفيد بوجود بعض الحالات التي تكون فيها المسؤوليات ملقاة على عاتق المدين وليس مدير إجراءات الإعسار، وهذه الحالات إحدى ثلاث:

---

[1] **Official Commentary**: ص (434)

[2] فقد نصت الفقرة (2) من المادة (292) من قانون التجارة على أن (***وفي جميع هذه الأحوال إذا كان التاجر قد توقف عن وفاء ديونه التجارية، تقرر المحكمة من تلقاء نفسها شهر إفلاسه***).

[3] المادة (375) من القانون المدني

الأولى: تتعلق بالحالات المنصوص عليها في المادة (2/2/1م/2) من البروتوكول، حيث لا تكون إجراءات إعسار قد بدأت بَعد، ويكون الحدث المتعلق بالإعسار عبارة عن النية المعلنة لوقف الدفع أو وقفه الفعلي من جانب المدين عندما يمنع القانون أو إجراء من الدولة أو يوقف حق الدائن في الشروع في إجراءات الإعسار إزاء المدين أو في تنفيذ التدابير المتاحة بموجب الاتفاقية. ففي هذه الحالة لا يوجد مدير إجراءات إعسار بل تقع المسؤوليات على عاتق المدين.

الثانية: تتعلق بالحالات المنصوص عليها في المادة (2/2/1م/1) من البروتوكول، حيث يوجد فراغ زمني ما بين البدء في الإعسار وتعيين مدير إجراءات الإعسار. فخلال هذه الفترة تقع المسؤولية أيضاً على المدين.

الثالثة: عندما تكون الطائرة تُدار في إجراءات الإعسار من قبل المدين الحائز لها إذا أجاز ذلك قانون الإعسار الواجب التطبيق[1]. فيكون المدين في مثل هذه الحالة هو مدير إجراءات إعساره.[2]

وتنص الفقرة (4) من البديل (أ) صراحة على أن أي إشارة إلى "مدير إجراءات الإعسار" في المادة (11) من البروتوكول هي إشارة إلى هذا الشخص بصفته الوظيفية لا الشخصية. وتنحصر المهام الملقاة على عاتقه في هذا الصدد في إطار هذه الصفة فحسب. ويطبق هذا المبدأ بخصوص البديل (ب) الوارد في المادة (11) من البروتوكول على الرغم من عدم النص على ذلك صراحةً.

"فترة الانتظار"

تبدأ فترة الانتظار عند وقوع حدث متعلق بالإعسار حسب التعريف الوارد في المادة (2/1م) من البروتوكول، وهي الفترة المحددة في الإعلان الذي تصدره الدولة المتعاقدة صاحبة الاختصاص الرئيس بالإعسار. وهذه الفترة في المملكة الأردنية الهاشمية هي ستون (60) يوماً تقويمياً استناداً للإعلان الذي أصدرته المملكة بموجب الفقرة (3) من المادة (30) من البروتوكول.

---

[1] يحدد القانون الواجب التطبيق وفقاً لقواعد القانون الدولي الخاص لدولة المحكمة، استناداً لنص المادة (3/5) من الاتفاقية.
[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (226)

"التاريخ الذي يحق فيه للدائن أن يكتسب حيازة الطائرة إذا لم تنطبق هذه المادة"

تفسَر هذه العبارة على أنها تشير إلى الحق في الحيازة الذي ينشأ بعد وقوع حدث متعلق بالإعسار المحدد في المادة (1/2/م) من البروتوكول. فالفرضية الأساسية هي أن وقوع حدث متعلق بالإعسار يؤدي إلى تعليق حق الدائن في الحيازة. وقد لا يُعلَق حق الدائن في حيازة الطائرة لأحد الأسباب التالية:

1. أن لا يكون الحدث المتعلق بالإعسار بدء إجراءات الإعسار بل النية المعلنة لوقف الدفع أو وقفه الفعلي من جانب المدين.
2. أن لا يكون قانون الإعسار ذو العلاقة ينص على فرض مثل هذا التعليق.
3. إذا تم إزالة التعليق المفروض خلال فترة الانتظار.
4. أن لا تكون الطائرة من ضمن ممتلكات المدين بموجب قانون الإعسار واجب التطبيق، إذا كانت – على سبيل المثال – محل عقد بيع بشرط الاحتفاظ بالملكية أو عقد تأجير.

ففي هذه الحالات يصبح الدائن مخولاً لحيازة الطائرة حتى ولو لم تنته فترة الانتظار. وبعبارة أخرى، فإن البند (2) من الفقرة (2) من البديل (أ) من المادة (11) يفسَر كما لو أنه يقرأ على النحو التالي "التاريخ الذي يحق للدائن، أو سيصبح يحق له، أن يكتسب حيازة الطائرة على الرغم من إجراءات الإعسار أو أي حدث آخر متعلق بالإعسار".[1]

ويستطيع مدير إجراءات الإعسار أو المدين تجنب فقدان الحق في حيازة الطائرة فقط في حالة الوفاء بكافة الالتزامات، باستثناء الالتزام المترتب على بدء إجراءات الإعسار، عند انتهاء فترة الانتظار أو تاريخ استحقاق الدائن لحق حيازة الطائرة، أيهما أسبق، والموافقة خلال الفترة نفسها على الوفاء بكافة الالتزامات المستقبلية المترتبة بموجب العقد.

إذا لم يُمنح الدائن الفرصة لحيازة الطائرة أو المعدات، وإلى الوقت الذي يتم فيه منحه هذه الفرصة، فعلى مدير اجراءات الإعسار أو المدين أن يحافظ على الطائرة ويعمل على صيانتها والمحافظة على قيمتها حسب أحكام وشروط العقد، وليس له أن يستعملها إلا بموجب ترتيبات بهدف

[1] المرجع السابق، ص (226)

الحفاظ عليها وعلى قيمتها.[1] وتطبق هذه الالتزامات أيضاً فيما يخص العوائد الناتجة عن التشغيل المستمر للطائرة. وخلال هذه الفترة، يحق للدائن أن يطلب تنفيذ أي من التدابير المستعجلة المتاحة بموجب القانون الواجب التطبيق.[2]

ويعدُ أي إجراءٍ ملائمٍ قبل البت في أساس الدعوى تدبيراً مؤقتاً في عدد من الأنظمة القانونية، بحيث يمكن الطلب من المحكمة المختصة في الدولة المتعاقدة بيع الطائرة أو معداتها في ظل هذه الأنظمة على أنه تدبير مؤقت. بينما تنظر الأنظمة القانونية الأخرى إلى قطعية مضمون الطلب المقدم وفقاً لقانونها الوطني، فتعتبر أن طلب بيع الطائرة يعدُ إجراء قطعياً، وبالتالي ليس ملائماً كتدبير مؤقت.

وفي الأردن، يملك قاضي الأمور المستعجلة سلطة تقديرية واسعة في التحقق من توافر الشروط اللازمة في الإجراء المؤقت المطلوب وما إذا كان يندرج ضمن حالات الاختصاص النوعي للقضاء المستعجل التي نص عليها قانون أصول المحاكمات المدنية.[3]

إن سلطة منح الدائن أحد التدابير المؤقتة بموجب المادة (5/ب) من البديل (أ) الوارد في المادة (11) من البروتوكول في الدولة المتعاقدة التي أصدرت إعلاناً بأنها ستطبق هذا البديل لا تؤثر على الاختصاص العام لمحكمة الإعسار في منح مثل هذه التدابير المؤقتة كما يتيح ذلك قانونها، وهذا يطبق أيضاً في الدولة المتعاقدة التي لم تصدر إعلاناً بموجب المادة (11) من البروتوكول.

تفرض الفقرة (8) من البديل (أ) على سلطة تسجيل الطائرات والسلطات الإدارية الأخرى أن تتيح للدائن ممارسة تدابير شطب تسجب الطائرة وتصديرها ونقلها المادي إلى خارج الإقليم الذي توجد فيه خلال مدة لا تتجوز الخمسة أيام عملٍ بعد تبليغهم من قبل الدائن بحقه في ممارسة هذه

---

[1] الفقرتان (5) و (6) من البديل (أ)

[2] البند (ب) من الفقرة (5) من البديل (أ)

[3] تنص المادة (32) من قانون أصول المحاكمات المدنية وتعديلاته رقم (24) لسنة 1988 على أن (***يحكم قاضي الأمور المستعجلة بصفة مؤقتة مع عدم المساس بالحق بالأمور التالية، على أن هذا لا يمنع من اختصاص محكمة الموضوع أيضا بهذه المسائل اذا رفعت لها بطريق التبعية.***

1. المسائل المستعجلة التي يخشى عليها من فوات الوقت.

2. النظر في طلبات تعيين وكيل أو قيم على مل أو الحجز التحفظي أو الحراسة أو منع السفر.

3. الكشف المستعجل لاثبات الحالة.

4. دعوى سماع الشاهد الذي يخشى فوات فرصة الإستشهاد به على موضوع لم يعرض بعد على القضاء ويحتمل عرضه عليه.وتكون مصروفاته كلها على من طلبه).

التدابير. وعلى هذه السلطات أن تتعاون – على وجه السرعة – مع الدائن وتساعده في ممارسة هذه التدابير المتاحة له مع مراعاة متطلبات تشريعات وتعليمات سلامة الطيران ذات العلاقة.

وتفيد هذه الفقرة ضمناً أن الدائن يجب أن يكون مخولاً بممارسة التدابير المذكورة، فإذا لم تتحق شروط التزام مدير إجراءات الإعسار أو المدين بتمكين الدائن من حيازة الطائرة وفقاً للفقرة (2) من البديل (أ)، أو أن مدير إجراءات الإعسار أو المدين اكتسب الحق في الاحتفاظ بحيازة الطائرة وفقاً للفقرة (7) من البديل (أ)، فلا تكون السلطات ذات العلاقة ملزمة بتقديم أية مساعدة للدائن بهذا الصدد.[1]

تحول الفقرتان (9) و (10) من البديل (أ) دون قيام المحكمة المختصة بمنع أو تأخير ممارسة التدابير المتاحة للدائن إلى ما بعد المواعيد المحددة، أو تعديل أي من التزامات المدين دون موافقة الدائن على التعديل. وفي الواقع، تنسخ هاتان الفقرتان البند (ب) من الفقرة (3) من المادة (30) من الاتفاقية[2] فيما يخص الطائرات أو معداتها والذي يتيح للمحكمة المختصة أن تطبق بعض القواعد الإجرائية المعتادة التي قد تقيد أو توقف تنفيذ الضمانة الدولية أو أي إجراءات في مواجهة المدين الضامن لغايات المحافظة على مشروع المدين أو مؤسسته على سبيل المثال.

فلا يجوز وقف أو إعاقة ممارسة الدائن المضمون لأيٍ من التدابير المتاحة له على الطائرة للتقيد – على سبيل المثال - بالمدد القانونية المحددة في التشريع الوطني لإجراءات تحقيق الديون التي نص عليها قانون التجارة الأردني.[3]

علاوة على ذلك، فإن على الدولة المتعاقدة التي أعلنت أنها ستطبق البديل (أ) أن تضمن عدم تطبيق الأحكام الواردة في تشريعاتها الوطنية التي تتضمن الوقف التلقائي لأي من التدابير أو

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (461)

[2] تنص هذه الفقرة على أنه (*3. ليس في هذه المادة ما يؤثر على ما يلي:*
ب. أي قواعد إجرائية تتعلق بإنفاذ حقوق ملكية خاضعة لرقابة أو إشراف مدير إجراءات الإعسار).

[3] مثال على ذلك، المدد التي نص عليها قانون التجارة الأردني لغايات فترة تحقيق الديون في المواد (375) و (376) منه، على النحو التالي:
المادة (375): (***1- يجري تحقيق الديون بواسطة وكلاء التفليسة وبمعاونة المراقبين إذا وجدوا مع الاحتفاظ بموافقة القاضي المنتدب وبحضور المفلس أو بعد دعوته حسب الأصول .***
2- وإذا عارض وكلاء التفليسة في صحة الدين كله أو بعضه فيبلغون الأمر إلى الدائن بكتاب مضمون .
3- ويعطى الدائن ثلاثين يوماً لتقديم إيضاحاته الخطية أو الشفهية).
المادة (376): (***1- على أثر الفراغ من تحقيق الديون وفي خلال ثلاثة أشهر على الأكثر من تاريخ الحكم بشهر الإفلاس يودع الوكلاء قلم المحكمة بياناً بالديون التي قاموا بتحقيقها مع ذكر القرار الذي اتخذه القاضي المنتدب بناءً على اقتراحهم فيما يختص بكل منهم.***
2- وعلى الكاتب أن يعلم الدائنين على الفور بإيداع هذا البيان به بواسطة النشر في الصحف ويرسل إليه علاوة على ذلك كتاباً يبين فيه لكل منهم المبلغ المقيد له في البيان .
3- وفي أحوال استثنائية جداً يمكن تجاوز الميعاد المحدد في الفقرة الأولى بمقتضى قرار من القاضي المنتدب).

الإجراءات المتاحة للدائن، أو تخول محاكمها صلاحية فرض مثل هذا الوقف، عند تعارضها مع أحكام الفقرة (9) من المادة (11) من البديل (أ). ومثلُ ذلك، فلا تطبق أية أحكام في التشريعات الوطنية تعدِل، أو تخوِل المحكمة صلاحية تعديل، التزامات المدين إذا كان ذلك يتعارض مع أحكام الفقرة (10) من البديل (أ).

وعلى الرغم مما ورد في الفقرة (10) يبقى مدير إجراءات الإعسار مخولاً بإنهاء العقد المنشئ للضمانة الدولية عندما يسمح القانون الواجب التطبيق بذلك وهو القانون الذي يحكم العقد.[1]

إن الحماية المقررة للدائن المضمون بموجب البديل (أ) تعززها أحكام الفقرة (12) من البديل (أ) التي تمنع إعطاء أولوية لأي حقوق أو ضمانات على الضمانات المسجلة، باستثناء الحقوق أو الضمانات غير الرضائية من الفئات المشمولة بإعلان تصدره الدولة المتعاقدة بموجب الفقرة (1) من المادة (39) من الاتفاقية. وهذا يوضح صراحةً ما ورد ضمناً في المادة (29) والفقرة (2) من المادة (30) من الاتفاقية، بأن قواعد قانون الإعسار، منها على سبيل المثال القواعد التي تعطي أولوية لمجموعة من الديون الممتازة (كالمطالبات المتعلقة بالضرائب أو والأجور غير المدفوعة)، لا يمكن تطبيقها كي تنزع أولوية الضمانات الدولية المسجلة.[2]

يترتب على اختيار الدولة المتعاقدة تطبيق البديل (أ)، كما هو الحال في المملكة الأردنية الهاشمية، آثار كبيرة تتمثل في هدم نظام الأولوية في تحصيل الحقوق في حالات الإعسار في هذه الدولة، والفلسفة الأخلاقية التي يقوم عليها هذا النظام. فمتى قامت الدولة المتعاقدة بالإعلان عن تطبيقها للبديل (أ)، فإن تطبيق أحكام الاتفاقية والبروتوكول المتعلقة بإعسار المدين قد يشكل صعوبة فيما يخص توقعات مواطني تلك الدولة.

---

[1] الفقرة (11) من البديل (أ)

[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (229)

الفرع الثاني

البديـــــل (ب)

قد تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (3) من المادة (30) من البروتوكول بأنها ستطبق البديل (ب) الوارد في المادة (11) من البروتوكول فيما يخص تدابير رد الحقوق في حالة إعسار المدين الضامن، والذي يعتبر النص "السهل" أو "المستند إلى السلطة التقديرية".

وينص البديل (ب) على أنه:

(2. عند وقوع حدث متعلق بالإعسار، يجب على مدير إجراءات الإعسار أو المدين، حسب الحالة، بناءً على طلب الدائن، أن يعطي إشعاراً للدائن في المهلة المحددة في إعلان الدولة المتعاقدة بموجب الفقرة (3) من المادة الثلاثين بما إذا كان سيقوم بالتالي:

أ. الوفاء بجميع التزاماته باستثناء الالتزام المترتب على بدء اجراءات الاعسار والموافقة على أداء كل الالتزامات المستقبلية بموجب العقد وبموجب وثائق العمليات ذات الصلة، أو

ب. إتاحة الفرصة للدائن لممارسة حيازة معدات الطائرات وفقاً للقانون الواجب التطبيق.

3. يمكن للقانون الواجب التطبيق المشار إليه في الفقرة الفرعية (ب) من الفقرة السابقة أن يجيز للمحكمة القضاء باتخاذ أي إجراء إضافي أو توفير أي ضمانٍ إضافي.

4. يجب على الدائن أن يقدم أدلة على مطالباته وإثباتاً بأنه تم تسجيل ضمانه الدولي.

5. إن لم يُعط مدير اجراءات الاعسار أو المدين، حسب الحالة، إشعاراً وفقاً للفقرة (2)، أو إذا أعلن مدير اجراءات الاعسار أو المدين عن عزمه إعطاء الدائن فرصة حيازة معدات الطائرة ولكنه لم يفعل ذلك، يجوز للمحكمة أن تسمح للدائن بحيازة معدات الطائرة بالشروط التي تأمر بها المحكمة ولها أن تقضي باتخاذ أي إجراء إضافي أو توفير أي ضمانٍ إضافي.

6. لا يجوز بيع معدات الطائرة ما لم تُصدر المحكمة قراراً بشأن المطالبة والضمانة الدولية).

يفرض البديل (ب) على مدير إجراءات الإعسار أو المدين، حسب الحالة، وبناءً على طلب من الدائن، أن يعطي إشعاراً ضمن المدة المحددة في الإعلان الذي تصدره الدولة المتعاقدة ليصرح

بموجبه أنه سيقوم بالوفاء بجميع التزاماته المستحقة والمستقبلية بموجب العقد ووثائق العملية التجارية، أو أنه سيتيح للدائن حيازة الطائرة أو المعدات وفق أحكام القانون الواجب التطبيق.

ويمكن منح الحق في حيازة الطائرة بطريقين؛ إما من خلال العقد، وفي هذه الحالة يكون القانون الذي يحكم العقد هو القانون الواجب التطبيق، وإما بموجب القواعد الإجرائية لدى المحكمة المختصة، وفي هذه الحالة يكون قانون المحكمة هو القانون الواجب التطبيق.

وفي الوقت الذي يشترط فيه البديل (أ) وفاء المدين بكافة التزاماته، باستثناء الالتزام المترتب على بدء إجراءات الإعسار، يستطيع القانون الواجب التطبيق، في ظل البديل (ب)، أن يُقيِد من حقوق الدائن، وبشكل خاص إذا لم يقم مدير إجراءات الإعسار بإعطاء الإشعار المطلوب أو لم يقم بإتاحة حيازة الطائرة على الرغم من أنه صرح بأنه سيقوم بذلك. ففي هذه الحالات يخول القانون الواجب التطبيق المحكمة بأن تتخذ أي إجراءٍ إضافي أو تطلب توفير أي ضمانٍ إضافي.

وتعتبر صياغة نص الفقرة (3) من البديل (ب) منقوصة لأنها لم توضح المقصود ب "الإجراء الإضافي" نظراً إلى أن الفقرة (2) السابقة لها لم تتطلب أي إجراء أساسي كطلب الحيازة مثلاً. كما أنه من غير الواضح لِمَ تضمنت الفقرة (3) ما يجوز للقانون الواجب التطبيق القيام به، كون ذلك يعد شأناً خاصاً بهذا القانون نفسه.

ويبدو أن الأثر المتوخى من الفقرة (3) يتمثل في أن للمحكمة أن تتيح للدائن حيازة الطائرة وفقاً للشروط التي تطلبها، ولها لهذه الغاية أن تطلب أي إجراءات إضافية أو طلب تقديم أي ضمانات إضافية يجيزها القانون الواجب التطبيق. وهذا يسمح للمحكمة أن تطلب من الدائن تزويدها ضمان مقابل اي خسارة قد يتكبدها المدين نتيجة طلبه حيازة الطائرة إذا تبين لاحقاً بأن الدائن غير محق في دعواه.

تفرض الفقرة (4) من البديل (ب) على الدائن تقديم دليل على مطالبته وبينة على تسجيل ضمانته الدولية في السجل الدولي. ولا يوجد مثل هذا المتطلب في البديل (أ) ذلك أن البديل (ب) يتضمن تقديم الدائن لطلبٍ إلى المحكمة، وبالتالي تقديم الأدلة المطلوبة مرفقة بالطلب. وعلى العكس

الفقرة (2) من البديل (ب)

Official Commentary: مرجع سابق، ص (229)

الفقرة (5) من البديل (ب)

Official Commentary: مرجع سابق، ص (229-230)

من البديل (أ)، فإن اشتراط تقديم الدائن بينة على تسجيل الضمانة الدولية يدل على أن الدائن لا يستطيع تطبيق أحكام البديل (ب) إلا إذا كان قد سجل ضمانته الدولية. وهذا على الرغم من أن تسجيل الضمانة الدولية ما هو إلا أحد طرق المحافظة على سريان الضمانة الدولية عند إعسار المدين، إضافة إلى سريانها بموجب القانون الواجب التطبيق [1]، ولا تكفي هذه الأخيرة لتخويل الدائن لتطبيق أحكام البديل (ب).

وبالمقارنة مع البديل (أ)، فإن حقوق الدائن بموجب البديل (ب) تتجلى في ثلاثة أوجه هامة، وهي:

أولاً: ليس على مدير إجراءات الإعسار أن يقوم بالوفاء بالالتزامات أو منح الفرصة للدائن في حيازة الطائرة، بل يقتصر دوره على إعطاء الدائن إشعاراً فيما إذا كان سيقوم بأي من هذه الاجراءات.

ثانياً: إذا لم يقم مدير إجراءات الإعسار بإعطاء الدائن الإشعار المطلوب، أو إذا أعطى إشعاراً يتضمن ما يفيد بأنه سيقوم بتمكين الدائن من حيازة الطائرة ولم يفِ بذلك، فعلى الدائن في مثل هذه الحالات اللجوء للمحكمة المختصة للحصول على قرار بحيازة الطائرة وبالشروط التي تفرضها. لذا، فإنه في ظل البديل (ب)، تحل السلطة التقديرية للمحكمة محل حق الدائن في حيازة الطائرة.

إضافة إلى ذلك، يكون بيع الطائرة أو معداتها رهناً بصدور قرار من المحكمة المختصة بخصوص المطالبة والضمانة الدولية.[2]

ثالثاً: لا يتضمن البديل (ب) نصاً مشابهاً لنص الفقرة (12) من البديل (أ) الذي ينص على عدم جواز إعطاء أولوية لأي حقوقٍ أو ضمانات على ضمانات مسجلة، باستثناء الحقوق أو الضمانات غير الرضائية من فئةٍ يشملها إعلان بموجب الفقرة (1) من المادة (39) من الاتفاقية.

تجدر الإشارة إلى أن المادة (11) من البروتوكول لم تنص على الحالات التي يوجد فيها اثنان أو أكثر من حملة الضمانات الدولية المسجلة المتعلقة بالطائرة نفسها. ففي مثل هذه الحالات تكون

---

[1] الفقرة (2) من المادة (30) من الاتفاقية

[2] الفقرة (6) من البديل (ب)

الالتزامات الملقاة على عاتق مدير إجراءات الإعسار تستحق للدائنين المضمونين على التوالي كلٌ حسب ترتيب أولويته بموجب أحكام الاتفاقية والبروتوكول.[1]

<u>التعاون في حالة الإعسار</u>

تنص المادة (12) من البروتوكول فيما يخص **"التعاون في حالة إعسار المدين"** على أن:

(1. لا تنطبق أحكام هذه المادة إلا إذا أصدرت الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (1) من المادة الثلاثين.

2. تتعاون المحاكم في أي دولة متعاقدة توجد فيها معدات الطائرة، وفقاً لقانون تلك الدولة، إلى أقصى حد ممكن مع المحاكم الأجنبية ومديري إجراءات الاعسار الأجانب في تنفيذ أحكام المادة الحادية عشرة).

يتطلب تطبيق المادة (12) أن تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب الفقرة (1) من المادة (30) من البروتوكول التي تنص على أن (***لأي دولة متعاقدة أن تعلن عند التصديق على هذا البروتوكول أو قبوله أو الموافقة عليه أو الانضمام اليه، أنها لن تطبق أي مادة أو أكثر من المواد الثامنة والثانية عشرة والثالثة عشرة من هذا البروتوكول).*** وقد أصدرت المملكة إعلاناً بموجب هذه الفقرة وبالنص التالي:

(إعلان بموجب الفقرة (1) من المادة الثلاثين فيما يتعلق بالمادة الثانية عشرة: "تعلن المملكة الأردنية الهاشمية أنها ستطبق المادة الثانية عشر")

ومفاد المادة (12) من البروتوكول أن على محاكم الدولة المتعاقدة التي توجد فيها الطائرة أو معداتها أن تتعاون إلى أقصى حد ممكن وفقاً لقانونها مع المحاكم الأجنبية ومديري إجراءات الإعسار الأجانب لتطبيق أحكام المادة (11) من البروتوكول.

ولا يشترط لهذه الغاية أن ينص قانون الدولة المتعاقدة على هذا التعاون، بل يكفي أن لا ينص على منع مثل هذا التعاون.[2]

---

[1] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (459)
[2] **Official Commentary**: مرجع سابق، ص (231)

تجدر الإشارة إلى أنه يترتب على لجوء الدائن المضمون إلى ممارسة التدابير الخاصة برد الحقوق في حالة إعسار مدينه أو إفلاسه أثار اقتصادية وعملية تنعكس سلباً على الدائن المحلي، سواء الدائن المضمون بموجب تأمينات وطنية – وذلك في الحالات التي لا يُسجِل فيها إشعار الضمانة الوطنية لدينه حسب أحكام الاتفاقية – أو الدائن غير المضمون، ذلك أن مؤدى هذه التدابير استعادة الدائن المضمون دولياً لحيازة الطائرة محل الضمانة الدولية، وحرمان الدائن المحلي من التنفيذ على هذه الطائرة في حالة إعسار المدين أو إفلاسه والتي تشكل أهم موجوداته نظراً لقيمتها العالية.

وتبقى فعالية تدابير رد الحقوق في حالة إعسار المدين بموجب الاتفاقية والبروتوكول محل انتقاد. ففي الحالات التي يكون فيها المدين المعسر موجوداً في دولة غير متعاقدة، فإن هذه التدابير المتاحة للدائن تخضع لتشريعات تلك الدولة، نظراً إلى أن أحكام الاتفاقية والبروتوكول لا تطبق في هذه الحالة، وبالتالي تكون ضمانات الدائن في هذه الحالة محفوفة بالمخاطر في هذه بعض الأنظمة القانونية المعمول بها في الدول غير المتعاقدة.

الخاتمـــــــــــــة

جاءت اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات الملحق بها لوضع ممولي الطائرات في مركز أقوى إزاء دائني المدين الآخرين من خلال إيجاد نظام ضماناتٍ دولية وإتاحة تدابير قانونية مقررة لحمايتهم، وذلك نظراً إلى تميز عمليات تمويل الطائرات بشكل كبير عن أي عمليات تمويلٍ أو عمليات تجارية أخرى تتعلق بمعدات منقولة، من حيث قيمة هذه العمليات والطبيعة الخاصة للمعدات محلها؛ ككثرة انتقال الطائرات ومعداتها، والخطورة العالية للخسائر المالية.

بعد البحث في الضمانات الدولية والتدابير القانونية بموجب الاتفاقية والبروتوكول، فقدخلُص الباحث إلى مجموعة من النتائج تتلخص بما يلي:

أولاً: <u>فيما يخص بعض أحكام الاتفاقية والبروتوكول:</u>

1. تسعى اتفاقية كيب تاون إلى تحقيق أهداف تشريعها من خلال إيجاد نظام قانوني للضمانات الدولية يتضح تأثره بشكل كبير بالنظام القانوني الأنجلو-أمريكي فيما يخص تسجيل المعاملات المضمونة الوارد في المادة (9) من القانون التجاري الأمريكي الموحد التي تتضمن تنظيم سجل دولي لتسجيل الضمانات الدولية التي تنطبق عليها أحكام هذا القانون. ومن مظاهر هذا التأثر التدابير القانونية التي يمكن ممارستها دون الرجوع إلى المحكمة، وإمكانية اتفاق الأطراف على تدابير يتخذها الدائن بنفسه دون إشراف قضائي في حالة إخلال المدين (self-help)، وغيرها.

2. قد يترتب على لجوء الدائن المضمون إلى ممارسة التدابير الخاصة برد الحقوق في حالة إعسار مدينه أو إفلاسه وفق أحكام البروتوكول أثار اقتصادية وعملية تنعكس سلباً على الدائن المحلي، سواء الدائن المضمون بموجب تأمينات وطنية – وذلك في الحالات التي لا يُسجِل فيها إشعار الضمانة الوطنية لدينه حسب أحكام الاتفاقية – أو الدائن غير المضمون، ذلك أن مؤدى هذه التدابير استعادة الدائن المضمون دولياً لحيازة الطائرة محل الضمانة الدولية، وحرمان الدائن المحلي من التنفيذ على هذه الطائرة في حالة إعسار المدين أو إفلاسه والتي تشكل أهم موجوداته نظراً لقيمتها العالية.

3. إذا لم تصدر الدولة المتعاقدة إعلاناً بموجب المادة (3/30) من البروتوكول لاختيار تطبيق أحد البديلين (أ) أو (ب) فيما يخص تدابير رد الحقوق في حالة الإعسار المنصوص عليهما في المادة (11) من البروتوكول، فإن التدابير المتبعة في حالة إعسار المدين ستقرر بموجب قوانين الإعسار الوطنية في تلك الدولة، الأمر الذي سيؤدي إلى تضليل الدائن الذي قد يعتقد بأن ضماناته محمية بموجب الاتفاقية وهي ليست كذلك في واقع الحال.

ثانياً: فيما يخص المقارنة بين بعض أحكام الاتفاقية والبروتوكول والتشريعات الأردنية

1. تُعامِل الاتفاقية محركات الطائرات بشكل مستقل ومنفصل عن هياكلها الأمر الذي يعني أن لهذه المحركات مركزاً قانونياً منفرداً، وبذلك تنفصل حقوق الحيازة، بما فيها الضمانات، المتعلقة بهذه المحركات عن تلك المتعلقة بهياكل الطائرات. وهذا لا يتعارض مع أحكام القانون المدني الأردني الذي لم يضع أحكاماً خاصة لاتصال المنقول بالمنقول كإحدى طرق انتقال الملكية بالشروط التي قررها لهذه الغاية . إلا أنه لا يوجد في قانون الطيران المدني الأردني ما يشير إلى إمكانية تسجيل التصرفات والوقائع القانونية التي تخص محرك الطائرة المسجلة في السجل الوطني للطائرات.

2. يكتسب المشتري للطائرة أو معداتها ملكيتها مثقلة بأي ضمانة مسجلة بخصوصها في وقت حيازتها سواء عَلم المشتري بوجود مثل هذه الضمانات أم لا (المادة 2/14 بروتوكول). يشكل ذلك تعديلاً لأحكام القانون المدني الأردني لاستثنائه شرطاً هاماً من شروط سريان آثار العقد بالنسبة للخلف الخاص التي ينص عليها القانون وهو علم الخلف الخاص (المشتري في هذه الحالة) علماً حقيقياً بالحقوق الشخصية التي تتصل بالشيء الذي ينتقل إليه من سلفه (البائع في هذه الحالة) في الوقت الذي ينتقل إليه هذا الشيء كشرط لانتقال هذه الحقوق إليه مع الشيء المنقول وكانت من مستلزماته.

3. يقابل مفهوم المتحصلات في الاتفاقية مفهوم "الحلول العيني" في القانون المدني الأردني الذي يقرر فكرة إيقاع الحلول العيني لحماية تخصيص المال لصاحب الحق في حالة هلاك المال المرهون أو إذا لحق به عيب بهدف منع ضياع الحقوق من خلال نقلها إلى ما يتقرر عن هلاك أو تلف المال الأصلي من تعويض أو تأمين.

4. تجيز الاتفاقية تغيير أولوية الضمانات أو الحقوق المتنافسة المنصوص عليها في هذه المادة بالاتفاق بين حائزي تلك الضمانات. ويقابل ذلك أن القانون المدني الأردني يتيح للدائن المرتهن أن يتنازل عن مرتبة رهنه التأميني لدائن مرتهن آخر للعقار نفسه تالٍ له في المرتبة مما يؤدي إلى أن يتحول كل من المرتهنين إلى مرتبة الآخر. إلا أن أحكام القانون الأردني لا تطبق على الضمانات الدولية المسجلة. بعبارة أخرى فإن تسجيل التغيير في أولوية هذه الضمانات يتم وفقاً لإجراءات التسجيل الدولي بموجب الاتفاقية.

5. تتوافق أحكام الاتفاقية فيما يخص إحالة الحقوق التبعية والضمانات ذات الصلة بهذه الحقوق (المادة 1/30 اتفاقية مع أحكام الحوالة في المادة (1004) من القانون المدني الأردني.

6. تتضمن التدابير المتاحة بموجب الاتفاقية والبروتوكول - في الحالات التي لا يكون فيها الدائن المضمون مالكاً للطائرة أو المعدات - حكماً جديداً يُغاير قاعدة بطلان شرط تملك الدائن للمال المرهون في القانون المدني الأردني (المادة 1343)، ذلك أن التدابير تتيح لهذا الدائن أن يتصرف في الطائرة محل الضمانة الدولية تصرف المالك.

7. يتلاقى مفهوم الترخيص غير القابل للإلغاء بطلب شطب التسجيل وطلب تصدير الطائرة (IDERA) مع مفهوم الوكالة غير القابلة للعزل بموجب نص المادة (863) من القانون المدني.

8. تحول الفقرتان (9) و (10) من البديل (أ) دون قيام المحكمة المختصة بمنع أو تأخير ممارسة التدابير المتاحة للدائن إلى ما بعد المواعيد المحددة، أو تعديل أي من التزامات المدين دون موافقة الدائن على التعديل. وكنتيجة لذلك، لا يجوز وقف أو إعاقة ممارسة الدائن المضمون لأيٍ من التدابير المتاحة له على الطائرة للتقيد – على سبيل المثال - بالمدد القانونية المحددة لإجراءات تحقيق الديون التي نص عليها قانون التجارة الأردني. بتطبيق البديل (أ) من المادة (11) من البروتوكول يختل نظام الأولوية في تحصيل الحقوق في حالات الإعسار في الأردن، والفلسفة الأخلاقية التي يقوم عليها هذا النظام، علاوة على أن تطبيق أحكام الاتفاقية والبروتوكول المتعلقة بإعسار المدين قد يشكل صعوبة فيما يخص توقعات المواطني الأردنيين.

التوصيـــــــــات:

لغايات تحقيق الموائمة ما بين أحكام اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات الملحق بها وأحكام التشريعات الأردنية ذات العلاقة، وبالاعتماد على ما تم التوصل إليه من نتائج خلال هذه الدراسة، يوصي الباحث بما يلي:

أولاً: تعديل قانون الطيران المدني الأردني بما يتيح تسجيل محرك الطائرة في السجل الوطني لتسجيل الطائرات وذلك لإتاحة إمكانية تسجيل التصرفات والوقائع القانونية التي ترد على محرك الطائرة بشكل مستقل، تحقيقاً للموائمة مع أحكام الاتفاقية والبروتوكول اللذان يعاملان محركات الطائرات بشكل مستقل ومنفصل عن هياكلها وتتيح للدائن تسجيل ضمانات دولية عليها وممارسة التدابير بشأنها، الأمر الذي يعني أن لهذه المحركات مركزاً قانونياً منفرداً.

ثانياً: ضرورة تعديل الإعلان الذي أصدرته المملكة الأردنية الهاشمية بموجب الفقرة (2) من المادة (54) من الاتفاقية فيما يخص التدابير المتاحة للدائن على نحو يزيل التعارض مع أحكام قانون التنفيذ الأردني والتأكيد على تطبيق أحكامه في تنفيذ بعض التدابير التي تحتاج ممارستها إلى قرار من المحكمة على الرغم من عدم نص الاتفاقية أو البروتوكول على ضرورة الحصول على مثل هذا القرار. ويأتي هذا التعديل ضماناً لحقوق الأردنيين، خاصة المدين في الحالات التي لا يكون الدائن محقاً في مطالبته.

ثالثاً: إعادة النظر في الإعلان الذي أصدرته المملكة الأردنية الهاشمية بموجب الفقرة (3) من المادة (30) من البروتوكول بأنها ستطبق البديل (أ) من المادة (11) من البروتوكول والتي تُعنى بالتدابير المتاحة للدائن في حالة إعسار مدينه، وذلك نظراً للآثار التي تترتب على تطبيق هذا البديل التي ستؤدي حتماً إلى الإضرار بالدائن الأردني، نظراً إلى أنه يُلغي نظام الأولوية في تحصيل الحقوق في حالات الإعسار وفقاً للتشريعات الأردنية ذات العلاقة.

رابعاً: يتضح من الدراسة إلى أن تطبيق أحكام نظام الأولوية وأحكام التدابير المتاحة للدائن المقررة بموجب الاتفاقية والبروتوكول يؤدي إلى الإضرار - بشكل كبير- بالدائن المحلي الأردني وذلك في الحالات التي لا يُسجِل فيها هذه الدائن المحلي إشعار الضمانة الوطنية لدينه حسب أحكام الاتفاقية، وأيضاً الدائن المحلي الأردني غير المضمون. وللحد من هذا الأثر السلبي، يجب أن

تتم دراسة تفعيل نظام نقطة الدخول المحددة المنصوص عليها في المادة (19) من بروتوكول الطائرات، وذلك من خلال تحديد هيئة تنظيم الطيران المدني الأردني كنقطة دخول محددة إلزامية ترسل من خلالها المعلومات اللازمة لتسجيل الضمانات الدولية بخصوص الطائرات الأردنية في السجل الدولي، الأمر الذي يوفر لدى الهيئة المعلومات اللازمة عن الضمانات الدولية المسجلة على الطائرات، بحيث يمكن إعلام الدائن المحلي الأردني الذي بوجود مثل هذه الضمانات الدولية على الطائرات التي يحوز عليها ضمانة وطنية، وبضرورة قيامه بتسجل إشعار الضمانات الوطنية التي يحوزها على الطائرة في السجل الدولي حتى تحوز أولوية على الضمانات الدولية المسجلة في السجل الدولي وحسب أحكام الاتفاقية والبروتوكول.

خامساً: لغايات تحقيق فائدة أكبر من الاتفاقية بشكل عام وبروتوكول الطائرات بشكل خاص، اقترح أن يتم تعديل بروتوكول الطائرات ليشمل نطاق تطبيقه معدات منقولة أخرى تستخدم في مجال الطيران ذات قيمة مالية عالية، كأجهزة الملاحة الجوية وأنظمة الحاسوب المستخدمة في الطائرات وغيرها من الأجهزة ذات القيمة المالية العالية المؤهلة أن تكون محلاً لعقد تمويل وبالتالي كضمانات دولية.

أخيراً، فإن من المهم استمرار دراسة اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات وتقييم ما قد تسفر عنه التجارب الواقعية لتطبيقها في الأردن سواء من حيث آثارها على الإجراءات القانونية المحلية الخاصة بالتأمينات أو الإفلاس أو أبعادها الاقتصادية وما تعنيه بالنسبة للدائنين المحليين. وتزداد أهمية هذه المتابعة إذا علمنا أن اتفاقية كيب تاون وبروتوكول الطائرات يمكن أن يشملا في المستقبل معدات منقولة أخرى ذات قيمة مالية عالية في نطاق تطبيقهما، كأجهزة الملاحة الجوية وأنظمة الحاسوب المستخدمة في الطائرات، وغيرها من الأجهزة ذات القيمة المالية العالية التي يمكن أن تكون محلاً لعقد تمويل وبالتالي كضمانات دولية. كما أن تقييم آثار الاتفاقية والبروتوكول بالنسبة للأردن سيفيد في اتخاذ قرار مستقبلي حول الانضمام لأي بروتوكول خاص بالقطارات مثلاً، لاسيما أن تطوير سكك حديدية على أجندة الحكومة.

قائمة المصادر والمراجع

أولاً: الكتـــــــــب

1. **حمدان، حسين عبد اللطيف** : التأمينات العينية "دراسة تحليلية مقارنة لأحكام الرهن والتأمين والامتياز"، الطبعة الثانية، الدار الجامعية، بيروت - لبنان، 1992.
2. **الذنون، حسن علي، وآخرين:** الوجيز في نظرية الالتزام – مصادر الالتزام "دراسة مقارنة بالفقه الاسلامي والمقارن، الجزء الأول، دار وائل للنشر، عمان، الأردن، 2002.
3. **السنهوري، عبد الرزاق بن أحمد:** الوسيط في شرح القانون المدني الجديد "الإثبات - آثار الالتزام"، الجزء الثاني، دار النشر للجامعات المصرية، القاهرة - مصر، 1956.
4. **الشخانبة، صهيب عبد الله بشير:** الضمانات العينية "الرهن ومدى مشروعية إستثمارها في المصارف الإسلامية"، دار النفائس، عمان، الأردن، 2011.
5. **الفار، عبد القادر:** مصادر الالتزام "مصادر الحق الشخصي في القانون المدني" ، مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع، عمان، الأردن، 1998.
6. **مبارك، سعيد عبد الكريم:** موجز أحكام القانون المدني الأردني "الحقوق العينية" ، مركز حماد للطباعة والتصوير، عمان - الأردن، 1996.

7. **Aviation Working Group**: Practitioners' Guide to the Cape Town Convention and the Aircraft protocol, November, 2012.

8. **Goode, Sir Roy**: The **"Official Commentary"** on Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters specific to Aircraft Equipment, 3rd Edition, UNIDROIT, Rome, 2013.

9. **Havel, Brian F.**: Introduction to the Cape Town Convention & the Aircraft Protocol, Oxford, 2012.

ثانياً: الأبحاث والرسائل الجامعية

1. **جمعة، عبد الرحمن:** شرط الاحتفاظ بملكية المبيع في نطاق القانون المدني الأردني بالمقارنة مع الفقه الإسلامي والقوانين المدنية العربية، مجلة علوم الشريعة والقانون، المجّلد (34) ، العدد (2)، عمان – الأردن، 2007.
2. **الجندي، محمد صبري:** نظرة على قواعد الحلول العيني "دراسة موازنة"، المجلة الأردنية في الدراسات الإسلامية، المجلد الخامس، العدد (3/ب)، جامعة الزيتونة، عمان - الأردن، 2009.
3. **الحجه، أمير أحمد فتوح:** آثار عقد الحوالة المدنية "دراسة مقارنة"، رسالة ماجستير، جامعة النجاح الوطنية، نابلس- فلسطين، 2008.
4. **العطين، عمر فلاح:** الصلح الواقي من الإفلاس في القانون وموقف الفقه الاسلامي منه "دراسة"، مجلة دراسات في علوم الشريعة والقانون، المجلد (40)، العدد (1)، الجامعة الأردنية، عمان- الأردن، 2013.
5. **Deschamps, Michel**: The Perfection and priority rules of the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol "A Comparative law analysis", The Cape Town Convention Journal, Issue no. (2), UNIDROIT, September 2013.
6. **Goode, Sir Roy:** The priority rules under the Cape Town Convention and Protocols, The Cape Town Convention Journal, Issue no. (1), UNIDROIT, Rome, 2012.
7. **Gopalan, Sandeep**: Securing Mobile Assets: The Cape Town Convention and Its Aircraft Protocol, Oxford, 2003.
8. **Gunnehed, Josephine**: The Convention on International Interests in Mobile Equipment and its Protocol on Aircraft Equipment – Predictability and Enforcement of international security agreements, Faculty of Law – Lund University, Sweden, 2012.
9. **Lippé, Eric**: The Impact of Declarations under the Cape Town Convention/Aircraft Protocol on Achieving Global Legal Uniformity of Aircraft Financing Law, McGill University, Montreal, 2009.

10. **Planta, Niclas v.**: The Aircraft Protocol to the Cape Town Convention on Aircraft Financing: A Civil Lawyer's Perspective, McGill University, Montreal, 2009.

11. **Saidova, Sanam**: Security Interests Under the UNIDROIT Convention on International Interests in Mobile Equipment 2001, University of Nottingham, 2012.

12. **Uttarachai, Pleotian**: The Legal Impacts of the Cape Town Convention on Aircraft Financing Transactions, McGill University, Montreal, 2008.

13. **Weber, L. and Eberg, A.**: The Cape Town Convention and its implementation in Russia and the Commonwealth of Independent States (CIS), Air & Space Law Journal (Vol. 39, no. 1, 2014), McGill University, Montreal, 2014.

ثالثاً: التشريعـــــــــــات

1. اتفاقية كيب تاون بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة لسنة 2001، المنشورة على الصفحة (4474) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4835) بتاريخ 2007/7/1.
2. بروتوكول كيب تاون بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات ، المنشور على الصفحة (4504) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4835) بتاريخ 2007/7/1.
3. الاعلانات المتعلقة باتفاقية كيب تاون بشأن الضمانات الدولية على المعدات المنقولة والبروتوكول الملحق بها بشأن المسائل التي تخص معدات الطائرات لسنة 2010، المنشورة على الصفحة (2405) من عدد الجريدة الرسمية رقم (5028) بتاريخ 2010/5/2.
4. القانون المدني الأردني رقم (43) لسنة 1976، أصبح قانوناً "دائمياً" بموجب إعلان اعتبار القانون المؤقت رقم 1976/43 قانوناُ دائمياً المنشور على الصفحة (829) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4106) بتاريخ 1996/3/16.
5. قانون التأجير التمويلي رقم (45) لسنة 2008 المنشور على الصفحة (3422) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4924) بتاريخ 2008/8/17.

6. قانون التجارة رقم (12) لسنة 1966 المنشور على الصفحة (472) من عدد الجريدة الرسمية رقم (1910) بتاريخ 1966/3/30.
7. قانون التنفيذ رقم (25) لسنة 2007 المنشور على الصفحة (2262) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4821) بتاريخ 2007/4/16.
8. قانون أصول المحاكمات المدنية وتعديلاته رقم (24) لسنة 1988
9. قانون الطيران المدني رقم (41) لسنة 2007 المنشور على الصفحة (3735) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4828) بتاريخ 2007/5/31
10. قانون المعاملات الالكترونية رقم (85) لسنة 2001 المنشور على الصفحة (6010) من عدد الجريدة الرسمية رقم (4524) بتاريخ 2001/12/31
11. تعليمات الطيران المدني الأردني.
12. اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو عام1944 (اتفاقية شيكاغو) وملاحقها.
13. لائحة السجل الدولي وإجراءاته، منظمة الطيران المدني الدولي، الوثيقة رقم (9864)، الطبعة الخامسة، 2013.

رابعاً: القرارات القضائيـــة

1. **تمييز حقوق** رقم (2013/2319) تاريخ 2014/2/17، منشورات مركز عدالة للمعلومات القانونية .2014.

2. **تمييز حقوق** رقم (2000/1296) هيئة خماسية تاريخ 2000/9/21، منشورات مركز عدالة للمعلومات القانونية 2014.

خامساً: صفحات الانترنـــت

- www.unidroit.org
- www.internationalregistry.aero